Poblamiento y ciudades del Caribe colombiano

Observatorio del Caribe Colombiano

Poblamiento y ciudades del Caribe Colombiano

Compiladores

Alberto Abello Vives
Silvana Giaimo Chávez







Poblamiento y ciudades del Caribe colombiano

ISBN: 958–8096–13–8

Compiladores
Alberto Abello Vives
Silvana Giaimo Chávez

Coordinación editorial
Carlos Alberto García Navia

Esta publicación puede ser adquirida
en el Observatorio del Caribe Colombiano.
Barrio San Diego, Calle de la Tablada # 7-57
Cartagena de Indias, Colombia
Tels: 6601364 - 6602491. Fax: 6648993
Sitio web: www.ocaribe.org
E-mail: ocaribe@ctgred.net.co

Diseño portada: Camila Cesarino. Acuarela de Antonio Manrique

Diagramación y producción
Éditer. estrategias educativas Ltda
Calle 66 Nº 7-56 Of. 202. Tel 2557251. Bogotá
Email: ctovarl@latinmail.com

Impresión
Editorial Gente Nueva Ltda
Impreso en Colombia. Printed in Colombia
Santafé de Bogotá, octubre de 2000

Contenido

Presentación

La ciudad colombiana, descuidada durante varios años en los estudios e investigaciones promovidos por diferentes entidades públicas y privadas, ha cobrado nuevamente importancia, en parte por el reconocimiento de los problemas acumulados y en parte por el hecho contundente de que Colombia es un país urbanizado en forma explosiva, imprevista y violenta.

Desde el momento mismo de la fundación del Observatorio del Caribe Colombiano, sus directivos, al analizar el estado de la región que sería objeto de estudio del organismo que se creaba, manifestaron su preocupación por el proceso de urbanización y recomendaron orientar parte de los esfuerzos de la nueva entidad al tratamiento de la problemática de las ciudades.

La iniciativa, a la vez que permitiría reflexionar sobre las ciudades, en el momento en que se acercaba el fin del siglo XX, debería incluir también una estrategia de vinculación de actores locales con el objeto no sólo de contar con sus aportes sino de estimular en cada ciudad la conformación de grupos interdisciplinarios de análisis interesados en su acontecer y, por supuesto, en su futuro.

La búsqueda de respuestas a la pregunta *¿Qué ciudades estamos construyendo en la región Caribe de Colombia?,* se incorporó a las líneas de estudio prioritarias del Observatorio del Caribe Colombiano y por lo tanto al quehacer de sus investigadores. Los arquitectos y urbanistas Carmen Arévalo Correa y Mario Giraldo García, miembros de su Consejo Directivo, con el apoyo del arquitecto y urbanista Alberto Saldarriaga, orientaron el diseño metodológico y brindaron su conocimiento y experiencia a la labor que se iniciaba. Se trataba de abrir un espacio a los temas urbanos entre los estudios regionales; pero entonces surgió la pregunta de ¿cómo hacerlo en una región en la que estos temas no habían contado con el ambiente propicio para dar continuidad a los estudios y cómo involucrar a los expertos locales, con su conocimiento y experiencia?

Durante dos años, desde agosto de 1998 hasta agosto de 2000, el Observatorio impulsó a manera de preámbulo, una primera fase de aproximación a las respuestas buscadas. El resultado se presenta en este libro, el cuál constituye realmente el punto de partida. He aquí los productos de un proceso de acercamiento, participativo y multidisciplinario.

En primera instancia, las indagaciones se dirigieron a revisar el estado del arte de los estudios sobre ciudades en el mundo, el país y la región, a conocer algunos destacados casos puntuales del tratamiento urbano en el Caribe colombiano, así como a definir criterios y sugerir orientaciones para dilucidar el camino

que se debería seguir.[1] Un primer encuentro entre expertos nacionales y regionales, realizado en Cartagena en el mes de noviembre de 1998,[2] identificó la necesidad de completar el conocimiento sobre el proceso de poblamiento y conformación del sistema urbano-regional. Ello porque hoy en día no es posible pensar la ciudad como una entidad aislada, desligada de un contexto regional y porque en el Observatorio se quiere lograr una visión de las ciudades más importantes del Caribe colombiano que tenga en cuenta sus particularidades, su historia y evolución, y que aborde el análisis de sus estructuras y complejidades.

De ese primer encuentro surgieron dos ideas estratégicas. La primera, invitar al historiador Fabio Zambrano Pantoja, profesor de la Universidad Nacional de Colombia, quien durante años ha estudiado los procesos históricos de poblamiento de distintas regiones geográficas de Colombia, a que llevara a un estadio superior los avances que había logrado sobre el poblamiento del territorio de la región Caribe de Colombia contenidos hasta ese momento en varias publicaciones. La segunda, realizar Talleres en las ocho capitales de departamento (incluyendo a San Andrés) y en Magangué (por su importancia geo-estratégica) que permitieran un encuentro plural y fructífero de perspectivas y disciplinas en busca de conocimiento y elementos de análisis sobre cada una de ellas.

La primera estrategia garantizaba la obtención de buenos resultados en el corto tiempo. La segunda constituía una apuesta por un proceso participativo. De esta forma, se asumió el reto y se diseñó el proceso.

Con base en las conclusiones del encuentro realizado en Cartagena se identificaron los principales temas que deberían abordarse en los talleres urbanos: la dimensión histórica del problema, el escenario natural y su transformación, la planeación como instrumento particular de trabajo, la economía urbana, el gobierno y las implicaciones de la descentralización, la organización espacial, la ciudad como expresión cultural y la infraestructura de servicios. Todos ellos apuntaban a a indagar sobre la calidad de vida de sus habitantes.

Una vez diseñada la metodología para la reflexión, el Observatorio procedió a identificar a las instituciones locales con las cuales hacer alianza sobre propósitos comunes y a los especialistas en cada tema. Los Talleres fueron organizados de acuerdo con las particularidades de cada ciudad y con el grado de conocimiento que existe sobre ellas. No fue fácil encontrar expertos para todas las visiones, y pudo constatarse una vez más los vacíos temáticos y la ausencia de estudios sistematizados sobre la ciudad que se habita y sobre la que trabajan las instituciones. Pero a pesar de ello, se tomó la decisión de realizar los Talleres, concibiéndolos como el preámbulo de estudios posteriores y como el momento preliminar para la conformación de grupos locales de reflexión.

Durante todo el año de 1999, se realizaron ocho Talleres (Barranquilla, Cartagena, Montería, Riohacha, San Andrés, Santa Marta, Sincelejo y Valledupar) que indagaron sobre el estado de esas ciudades al finalizar el siglo XX. En Magangué, debido a que la Universidad Nacional, sede Medellín, había adelantado un interesante proceso de investigación y concertación para la formulación del Plan de Ordenamiento Territorial, se prefirió invitar a los profesores Stella Salazar y

1 Ver Observatorio del Caribe Colombiano. *Cuaderno de Borrador No 3. Introducción al estudio ¿Qué ciudades estamos construyendo en la Costa Caribe de Colombia?. Memorias de un conversatorio*. Alberto Saldarriaga, Carmen Arévalo, Mario Giraldo y María Eugenia Pinto (compliadores). Cartagena. Febrero de 1999.

2 Este primer encuentro se realizó con la participación, como conferencistas, de Carolina Barco, José Salazar, Juan Carlos del Castillo, María Clara Vejarano, Luis Mauricio Cuervo, María Eugenia Alvarez, Rafael Steer, June Marie Mow, Mirta Buelvas Aldana, Julio Marino Barragán, Alvaro Parra, Carlos García, Raúl Paniagua y Marcela Blanco; y de un amplio grupo de profesionales de la región que enriquecieron con sus aportes los conversatorios.

Eduardo Aldana a que incorporaran al estudio sus hallazgos sobre la situación de este municipio al finalizar el siglo XX.

El libro que aquí se presenta consta de dos secciones. La primera es el resultado de la investigación del profesor Fabio Zambrano sobre la historia del poblamiento del territorio del Caribe colombiano. La segunda compila las relatorías de los ocho Talleres realizados y el documento solicitado sobre Magangué. En esta segunda sección se encuentran los textos *Barranquilla, sitio de libres; Cartagena de Indias, sobrellevando la crisis; Montería, de espaldas al Sinú; Riohacha, inconclusa; San Andrés, ciudad insular; Santa Marta, la habilidad para sobrevivir; Sincelejo, cruce de caminos; Valledupar, ciudad entre ciudades* y *Magangué, en la encrucijada*.

El título que acompaña cada relatoría sintetiza, de alguna forma, la particularidad de cada ciudad. Y cada texto refleja también, en cierta forma, la ciudad misma. Allí se recogen y se intenta hilvanar voces y percepciones, exposiciones con distinto grado de precisión, de sistematización y de profundidad. La labor de los relatores fue ardua, y más aún por tratarse de una región en la que muchas veces, como ocurriera en San Andrés, las distintas instituciones al sentarse alrededor de una misma mesa descubrieran que lo más elemental, como es una misma denominación sobre los espacios, no se daba.

La primera sección del libro tiene la riqueza del trabajo juicioso y riguroso de un investigador. La segunda, tiene como rasgo la diversidad, porque el conocimiento sobre nuestras ciudades es diverso y diferente y porque fueron diversas las voces que se expresaron en cada localidad. Las dos secciones conforman una unidad al convertirse en el material básico, germinal, que debe dar comienzo a una labor de sistematización y de profundización en el estudio de problemas comunes y de los aportes sobre la experiencia urbana que merezcan ser destacados.

Una lectura completa del libro aporta conocimiento e ideas fundamentales sobre el proceso de ocupación del territorio, continental e insular, de la región hoy conocida como Caribe, desde los primeros asentamientos prehispánicos hasta el siglo XX, pasando por la urbanización española y el siglo de la post-independencia. Enriquece al lector con las síntesis, expresadas en mapas y coremas, obtenidos al entender un juicioso autor como Fabio Zambrano, la compleja dinámica de ocupación del territorio. Revela también las características de esos espacios a los que se sigue llamando ciudades, las condiciones en que vive la población, las formas particulares de asumir su administración que intentan llenar los vacíos de un pasado precario, sin mayores posibilidades de proyectarse al futuro.

La lectura de los nueve estudios sobre el estado de igual número de ciudades al final del siglo XX revela, en conjunto, la más amplia variedad de la problemática y confirma la necesidad de la interdisciplinariedad en los estudios urbanos. Ahí están narrados los graves problemas sociales, la ausencia de servicios públicos de calidad, la precariedad de la economía urbana y de los habitantes de los más amplios grupos poblacionales, el deterioro del medio ambiente, el déficit de vivienda, el desempleo, la ocupación del espacio público, el crecimiento desordenado, los insuficientes sistemas viales, el deterioro del patrimonio arquitectónico, la crisis de las finanzas pública locales, la falta de capacidad (salvo contadas

excepciones) para la planeación, el clientelismo político y la corrupción administrativa, entre otros aspectos. Pero también se encuentran experiencias exitosas en materia de planeación, prestación de servicios, amoblamiento urbano, atención a necesidades sociales, programas de arborización, construcción de tejido social, cuyas lecciones deberán aprenderse con suficiencia. Están ahí todos los elementos que, juntos, conforman ahora una línea base para dar la partida a una nueva etapa de los estudios urbanos en el Caribe colombiano.

El Observatorio del Caribe Colombiano agradece a los profesionales y las entidades que se vincularon a este proyecto, y en especial al Fondo Financiero de Proyectos de Desarrollo –Fonade- que financió la última etapa del ejercicio realizado en las ciudades y esta publicación. También se dan las gracias a la Universidad del Atlántico por la cofinanciación de esta última.

LOS COMPILADORES
JULIO 28 DE 2000

Parte I

Historia del poblamiento del territorio de la región Caribe de Colombia

Fabio Zambrano Pantoja

Este trabajo contó con la asistencia en la investigación de Federico Benninhoff, Manuel Ruiz y Wilson Rueda.

FABIO ZAMBRANO PANTOJA

Profesor titular del departamento de Historia de la Universidad Nacional de Colombia. Economista y doctor en Historia. Ha adelantado investigaciones sobre historia urbana y conformación regional colombiana.

Investigador invitado por el Observatorio del Caribe Colombiano para el desarrollo de esta investigación.

Contenido

Índice de mapas y figuras

I

EL ESCENARIO GEOGRÁFICO DEL CARIBE COLOMBIANO

El Caribe colombiano, se encuentra ubicado en el área septentrional de Suramérica, dentro de la franja ecuatorial, donde inciden condiciones climáticas diferenciales, tanto por la presencia del gran mar que lo rodea, como por la acción de los vientos alisios del noreste que hacen presencia en esta parte del relieve continental.

En este complejo fisiográfico, también se conjuga la presencia de serranías menores, a lo largo de la banda costera, dispuestas en dirección suroeste, las cuales se encuentran desde las estribaciones menores de la cordillera occidental, hasta el noreste de la península de La Guajira. Igualmente, se registra la presencia, hacia el noreste, del macizo litoral más grande del mundo. Así mismo, están presentes las aparentes barreras naturales, tales como el piedemonte norte de las tres cordilleras andinas que se entrecruzan con los valles interandinos, para desplegar, desde allí, las cuencas bajas de los ríos andinos, donde se presentan las grandes depresiones de origen tectónico, en donde se forman inmensos depósitos hídricos como ciénagas, esteros y lagunas cuyo tamaño varía durante el año, según las temporadas climáticas de lluvias o verano. En su tapiz, formado por terrazas aluviales, se encuentra la gran llanura, la cual, en un principio, debió ser el sustrato de abundante flora y fauna, encadenada a las sabanas naturales que se relacionaban con la aguas que por allí se cruzan.

El Caribe colombiano es mar, es litoral, es área continental, es área insular y es, ante todo, un espacio de encuentros, en el que confluyeron rutas milenarias de flora, de fauna y de gentes, provenientes del norte, a través del Istmo, así como, posteriormente, de los concurrentes desde el sur. Tránsito ineludible de vida hacia el Caribe o hacia los Andes, e inclusive por el mismo mar, por donde sus aguas conectadas con el Atlántico norte, atraviesan el complejo de las islas de las Antillas, e influenciadas por los vientos alisios que en gran parte contribuyen a moldear el litoral caribeño. El Caribe colombiano también es paso costero, pues interconecta la costa colombo - venezolana, al crear la posibilidad de bordear el área septentrional sudamericana. Es, en síntesis, un espacio de encuentros.

GRANDES COMPLEJOS FISIOGRÁFICOS

El Caribe emergió del mar, gradualmente, hacia principios del terciario, como una extensión de terrenos bajos, limitados por grandes fallas, como el sistema Romeral, que se prolonga desde el sur y constituye el límite natural entre la plataforma continental y la corteza oceánica (FEN, 1990 : 15).

Es un territorio relativamente reciente, en el cual la tectorogenia ligada al gran levantamiento de los Andes, produjo aportes continuos de materiales aluviales, y reactivación de las redes hídricas, que prolongarían y consolidarían varias depresiones, acompañados del levantamiento de sistemas cordilleranos bajos, además de la alta incidencia de los cambios climáticos. Este conjunto de cambios diversificó el aparente homogeneidad de la región natural.

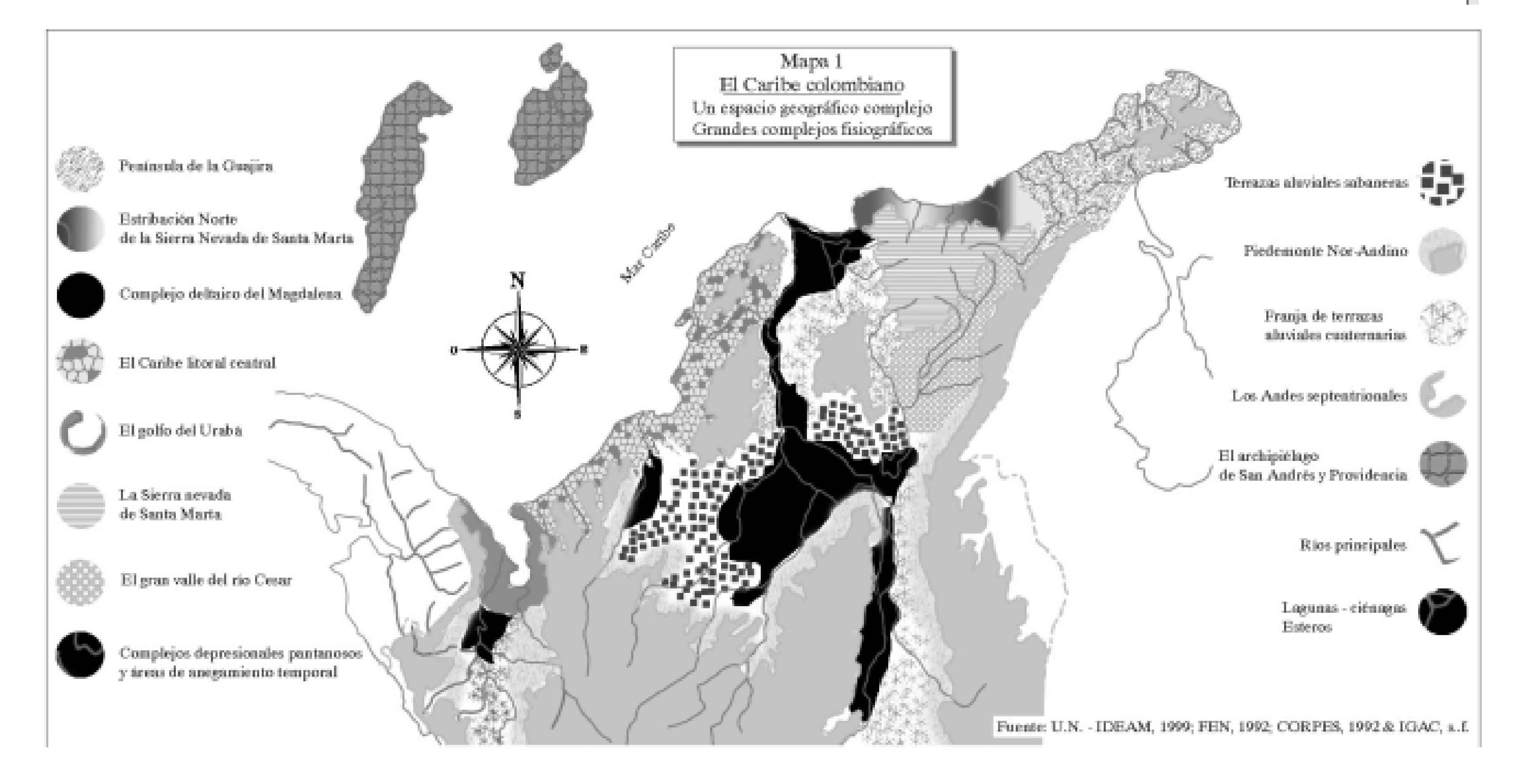
En la línea litoral caribeña, morfoestructuralmente se pueden identificar por su litología y tectorogenia, y por la dinámica del nivel del mar y de la actividad eólica, que generan formaciones superficiales y consolidan la deriva continental, grandes unidades fisiográficas diferentes, entre las cuales se encuentran las siguientes:

La península de la Guajira: Es la prolongación de la llanura continental costera, formada por sedimentos marinos recientes. A grandes rasgos, presenta serranías que fueron emergiendo de los mares antiguos, que quedaron como islas costeras. Se destacan en ellas, las serranías de la Macuira, Cosinas, Jarara, Simarua y Carpintero. Paralelamente, se encuentran algunas cuencas sedimentarias reflejadas por las depresiones existentes como la de Chichibacoa. La Guajira adentro se caracteriza por la presencia de una serie de mesas y planicies de origen marino. Es un área altamente seca, en donde la precipitación alcanza valores menores a los 1000 mm. y presenta un largo período seco, cercano a los 8 meses, con alta deficiencia de humedad durante el año, condiciones que se reflejan en los ambientes casi desérticos de la península. (mapa 1)

La estribación norte de la Sierra Nevada de Santa Marta: Este sector de esta Sierra, hace parte del macizo litoral más alto del mundo, cuyo mayor levantamiento se produjo hacia el Plioceno y es, en gran parte, el producto de la convergencia de grandes sistemas tectónicos. Este sector, juega un papel activo en las conexiones entre las tierras altas y bajas del macizo triangular y es el costado más húmedo -área de barlovento- al hallarse frente a la influencia directa de los vientos alisios del nor este. Así se forman bandas de condensación con abundante humedad, la cual se deja ver en la densa vegetación que la cubre, además de las abundantes corrientes de agua que la atraviesan para desembocar en el mar Caribe, como son los ríos Agua Clara, Palomino, Don Diego y San Miguel, entre otros.

El Complejo deltaico del Magdalena: Corresponde a una depresión costera limitada por rocas plegadas y falladas de la serranía de San Jacinto al oeste y al este, por el sistema de orogenia de la Sierra Nevada de Santa Marta y de las fallas paralelas. Hace parte de la cuenca más baja del río grande de la Magdalena, en la cual debieron entrecruzarse varios cauces antiguos, paleocauses, con el complejo Cenagoso en donde se destaca la Ciénaga Grande y a donde llegan grandes ríos como el Aracataca y el Fundación. Este inmenso nicho ecológico, permitió desarrollar flora y fauna abundantes, adaptadas a tal ambiente y que posteriormente fueron aprovechadas bajo diversas formas de uso y manejo humano.

El litoral Caribe central: Este sector, en términos fisiográficos, es marginal y convergente, por su ubicación próxima y paralela a los límites de placas tectónicas que lo rodean, entre ellas las de la Serranía de Abibe y Las Palomas y Serranías interiores como las de San Jacinto, San Jerónimo y Luruaco. Este complejo sistema costero y de micro serranías, regionaliza el área, permitiendo que se forje una



Fuente: U.N. - IDEAM, 1999; FEN, 1992; CORPES, 1992 & IGAC, s.f.

gran variedad de nichos ecológicos que posibilitan manejos diferenciales. A la vez, allí depositan sus aguas grandes ríos como el Sinú que, con su paso, marcan amplias franjas de desborde durante las crecientes.

El golfo de Urabá: Constituye un enclave marino interno hacia la plataforma, con más de 75 km. de largo en dirección norte sur y con una anchura aproximada de 20 a 35 km. Constituye no sólo la entrada de aguas, sino también la posibilidad de acceso y salida de innumerables formas bióticas y una zona estratégica para abordar el mar Caribe. Además, recibe gran cantidad de afluentes hídricos, provenientes de los Andes, entre los que se destaca el río Atrato, que separa el Darién chocoano del resto del área.

Ya hacia el interior de la plataforma continental caribeña, se destacan varias morfoestructuras, que hacen el área más compleja:

La Sierra Nevada de Santa Marta: Constituye el macizo litoral más alto del mundo, el cual continúa aún su levantamiento, alcanzando alturas cercanas a los 5700 m.s.n.m., en cuyos picos todavía perduran relictos glaciares, que evidencia desde la alta montaña, la gran influencia climática que ha quedado registrada en sus cumbres. Dada su imponente figura triangular y vertical, donde menos de 50 km. separan sus divisorias de las costas marinas, se convierte en un macizo hidrográfico por excelencia. La riqueza de las aguas, con abundantes caudales, se hace más notoria en la vertiente norte, al encontrarse allí los frentes más húmedos que sobrepasan los 3000 mm. de precipitación, mientras que hacia los flancos occidental y oriental no logran sobrepasar los 1200 mm. Esta gran estructura andina, se convierte en un potencial espacio de tierras altas y bajas diferenciales, de acuerdo con la situación de orientación que marca características particulares: frentes húmedos, frentes secos; grandes pendientes y franjas y extensiones diferenciales de vegetación selvática y paramuna.

El gran valle del río Cesar: Se encuentra ubicado entre la Sierra Nevada de Santa Marta y la cordillera del Perijá. Este gran valle, por el cual se encauza el río del mismo nombre, nace en la Sierra Nevada y recibe aguas, tanto de allí como del costado occidental de la sierra del Perijá. Constituye un corredor rico en suelos aluviales, pero muy seco, debido al paso de los alisios del norte que, con altas temperaturas, no permiten la formación de cinturones de condensación y por lo cual sus promedios de lluvias anuales no alcanzan a llegar a los 1500 mm. Este corredor llega aproximadamente hasta el río Magdalena, y, a partir de allí, aumenta considerablemente hasta alcanzar su máximo en la serranía de San Lucas.

Complejos depresionales pantanosos: Estas son grandes zonas de hundimiento, recubiertas, en su mayor parte, por espesas capas de sedimentos marinos, lacustres y fluvio aluvionales, que transcriben sus pasos de evolución, desde su formación marina hasta las áreas pantanosas del presente. Constituyen las áreas depresionales pantanosas más grandes del país, cuyas ciénagas representan unas 329.000 hectáreas, de las cuales la mayor parte se localiza en el área de la depresión Momposina, en los conos aluviales de los ríos Cauca y San Jorge, los que forman la ciénaga de Zapatosa, y desde el piedemonte bajo del valle interandino del Magdalena, el cual presenta un área altamente lacustre. Estos complejos cenagosos, presentan una alta dinámica de sus aguas, muy asociadas a los períodos de

lluvias y sequías, pues, desde los comienzos de las lluvias de marzo a junio, las ciénagas quedan cubiertas y llenas, gracias a los aportes de las aguas provenientes de las crecidas de los ríos, cuando se inicia el proceso de desborde y encharcamiento de sus alrededores, y, por ello resulta que grandes áreas quedan cubiertas por las aguas, fenómeno que dura hasta finales de noviembre. Posteriormente, con la estación seca, se inicia la retracción de los cuerpos de aguas.

Las terrazas aluviales sabaneras: Esta extensa llanura, se extiende por el suroeste de la plataforma caribeña, con las estribaciones de las cordilleras Occidental y Central, cuyas prolongaciones, las serranías de Abibe y de San Jerónimo, marcan con las colinas y planicies bien drenadas de inundaciones, la fisiografía típica de esta área. Como característica general, fuera de los cursos permanentes del San Jorge y del Sinú, se presentan cursos intermitentes, como caños y arroyos, que pueden diluirse en los períodos secos, así como desbordarse y formar áreas pantanosas durante la prolongación de las lluvias. En ellas, debieron existir, gracias a los depósitos gruesos de sedimentos, extensas coberturas de selvas sub andinas ecuatoriales que se extienden sabana adentro. Hoy, estas sabanas dominadas por las gramíneas, son escenarios netamente artificiales, producto de los modelos de uso y de manejo derivados de la ganadería extensiva. Algunos ejemplos de ellas son las sabanas de Tamalameque, Chiriguaná, La Gloria y los Venados en el Cesar, y las de Ayapel y San Benito Abad, en Sucre y Córdoba, respectivamente.

El piedemonte nor andino: Constituye la barrera natural o prolongación de los Andes en el Caribe, desde las fases terminales o bordes septentrionales de las cordilleras Occidental, Central y Oriental, con la presencia de los valles interandinos. Aparte de que constituyen la fuente de mayor riqueza hídrica para la llanura Caribe, son barreras naturales que concentran alta humedad tras las grandes fajas de condensación que se forman, llegando a superar hasta los 3000 mm. de precipitación. Constituye también un área de complementariedad ecológica, donde las diferencias y ascensos altitudinales, enriquecen la diversidad de flora y fauna y multiplican las posibilidades de uso para los grupos humanos que la han poblado.

Franjas de terrazas aluviales cuaternarias: Su topografía relativamente plana, corresponde a formaciones deposicionales, acumuladas bajo capas. En ellas, los cuerpos de agua permanentes como ríos, caños, arroyos y quebradas, han disectado continuamente, formando grandes abanicos, glacis o terracetas. La riqueza edáfica que presentan, así como la misma abundancia de aguas, las hacen potencialmente aptas para la apropiación de culturas agrícolas, En general, se encuentran bordeando los Andes septentrionales y, en algunas áreas, alcanzan mayor extensión.

Además de las anteriores unidades, cabe destacar el archipiélago de San Andrés y Providencia, de origen volcánico y que se halla cubierto de formaciones coralinas, en medio de la ecuatorialidad que enmarca su entorno.

II

EL POBLAMIENTO PREHISPÁNICO

Múltiples son los problemas que enfrentan quienes estudian el poblamiento de la región de la actual costa Caribe colombiana, en la época prehispánica. Un primer conjunto de ellos tiene que ver con las fuentes de las que se pueden valer para establecer la situación de los pueblos indígenas a la llegada de los españoles: Pues aquellos como ágrafos que eran, no dejaron testimonios escritos de sí mismos que hubieran permitido contrastar, efectivamente, lo que de ellos afirmaron los cronistas ibéricos (Cieza, Castellanos, Aguado, Simón), quienes en sus crónicas consignaron, más que un verdadero intento de comprender las culturas que observaban, sus prejuicios frente a modos de vida que diferían radicalmente de los suyos. En efecto, en sus páginas prevalece el deseo de resaltar la épica conquistadora y de legitimar la subyugación de la población nativa, destacando con aprensión cristiana lo «pecaminoso» y reprobable de sus prácticas culturales y la necesidad de instaurar la civilización y el orden españoles. No en vano, escribió Friede, los testimonios de los cronistas representan la « historia blanca» de América (Niño, 1994 : 29).

Otra de las fuentes de la que se puede echar mano son los censos o padrones, las visitas y tasaciones de tributos, realizadas por los españoles, una vez estuvieron firmemente asentados en la región. Pero aparte de que ellas son tardías, tienen otro problema: y es que fueron efectuadas para poblaciones cuya forma de vida había sido modificada en función de los intereses españoles, lo que incluyó el reasentamiento de aldeas enteras, la fusión de tribus y el cambio del patrón de explotación de la tierra, entre otras muchas cosas.

En lo que se refiere a los vestigios materiales dejados por las tribus indígenas, las investigaciones arqueológicas todavía no ofrecen una base lo suficientemente sólida, como para sacar conclusiones satisfactorias; pero sí quedan aún demasiadas lagunas de conocimiento por llenar, ello no ha sido por falta de investigadores capaces (Reichel Dolmatoff, Langebaeck o Plazas y Falchetti como ejemplos notables) como por la falta de un decidido apoyo estatal y por la ausencia de políticas institucionales definidas para la recuperación del pasado prehispánico del país (Niño, 1994 : 29). Otro problema que enfrenta la arqueología colombiana, tiene su fundamento en las premisas metodológicas y teóricas asumidas por sus practicantes, en general, pues se ha privilegiado una arqueología de sitios por encima de una de contextos. Es decir, se han elaborado numerosos estudios sobre los aspectos tecnológicos o estéticos de la cerámica, la orfebrería o la escultura de yacimientos arqueológicos concretos, descuidando los estudios sobre conjuntos culturales o sistemas de adaptación al medio ambiente. Es fundamental, en aras de la comprensión de las pautas de vida de los indígenas prehispánicos, que los estudios de sitios vayan de la mano de aquellos dedicados a procesos culturales (R. Dolmatoff, 1989: 28).

En cuanto a las evidencias lingüísticas, cabe recordar que buena parte de las lenguas habladas por los aborígenes de la actual costa Caribe colombiana, sobre todo, aquellas pertenecientes a la familia Caribe, desaparecieron antes que se elaboraran sus respectivas gramáticas y, por supuesto, mucho antes de la realización de las investigaciones lingüísticas sistemáticas de los siglos XIX y XX. Por lo tanto, quienes buscan apoyarse en evidencias de este tipo para estudiar el pasado prehispánico de la región, deben acudir a las opiniones lingüísticas - por cierto muy vagas y fragmentarias - proferidas por los cronistas, y por ello, el resultado de sus investigaciones tiene un carácter muy general, e incluso, contradictorio (Burcher, 1984: 18).

Fuera de los problemas relacionados con las fuentes empleadas, existen algunos más de índole teórica que merecen, por lo menos, un pequeño comentario. En primera instancia, cabe señalar uno relacionado precisamente con la utilización de fuentes lingüísticas para la reconstrucción del pasado de pueblos ágrafos. Si bien es cierto, que el criterio lingüístico ha sido, en muchas ocasiones, la pauta por excelencia para la clasificación y el estudio histórico de los grupos humanos, también lo es que para el caso de los pueblos que no han dejado documentos escritos, resulta imposible discernir su evolución en el tiempo, a partir de la lengua que hablan en una época determinada. En este caso, y dado que no se pueden seguir de manera fidedigna el desarrollo y la distribución de dicha lengua en el tiempo, sólo queda apelar a documentos arqueológicos que muy poca relación guardan con la lengua en la que se ha expresado un pueblo (Burcher, 1984: 11).

Otro problema, tiene que ver con la representación de las zonas habitadas por las diferentes etnias, en particular en lo referente a su delimitación. No se puede olvidar, que si algo caracterizó a los diferentes territorios indígenas fue, justamente, el no tener límites definidos con precisión, sino contornos débiles que se transformaban permanentemente, al compás de una intensa dinámica comercial y guerrera. Más que fronteras, lo que existía entre territorio y territorio eran intersticios carentes de una autoridad efectiva; «tierras de nadie» cuyo control recaía sucesivamente sobre pueblos diferentes, e incluso enemigos y que terminaban convirtiéndose en zonas de múltiples influencias. Por eso, la delimitación de los territorios indígenas, aunque necesaria para una comprensión cabal de la situación del poblamiento anterior a la conquista española, no deja de ser empobrecedora e inexacta (Niño, 1994: 30).

Por último, unas palabras respecto a los análisis etnográficos, que sin duda se han constituido en una de las herramientas más útiles en la investigación de la historia de los pobladores precolombinos. Las analogías etnográficas, en efecto, ofrecen un sólido marco de interpretación para una evidencia que, como la arqueológica o la contenida en las crónicas, resulta, por sí sola, muy fragmentaria (Burcher, 1984: 20). Sin embargo, las analogías no pueden asumirse, sin más, como explicaciones perfectas: no se puede olvidar que los comportamientos culturales de las poblaciones indígenas contemporáneas (o de aquellas descritas en su momento por los etnógrafos), no obedecen exclusivamente a hábitos ancestrales que remiten a tradiciones milenarias, sino también a necesidades de adaptación frente a las condiciones presentes. Incluso, en lo que toca a las observaciones de culturas que han permanecido en un aislamiento total y en un estadio de desarrollo «primitivo», éstas no se pueden identificar plenamente con una fase del pasado de las etnias prehispánicas: los hábitos culturales se forjan no sólo en función del medio

ambiente - que puede ser, en algunos casos, básicamente el mismo para una tribu del siglo XIII que para una recién descubierta -; también se moldean, de acuerdo con la manera en que un grupo se relaciona con los otros, en una época determinada, condición ésta que puede variar de un período histórico a otro.

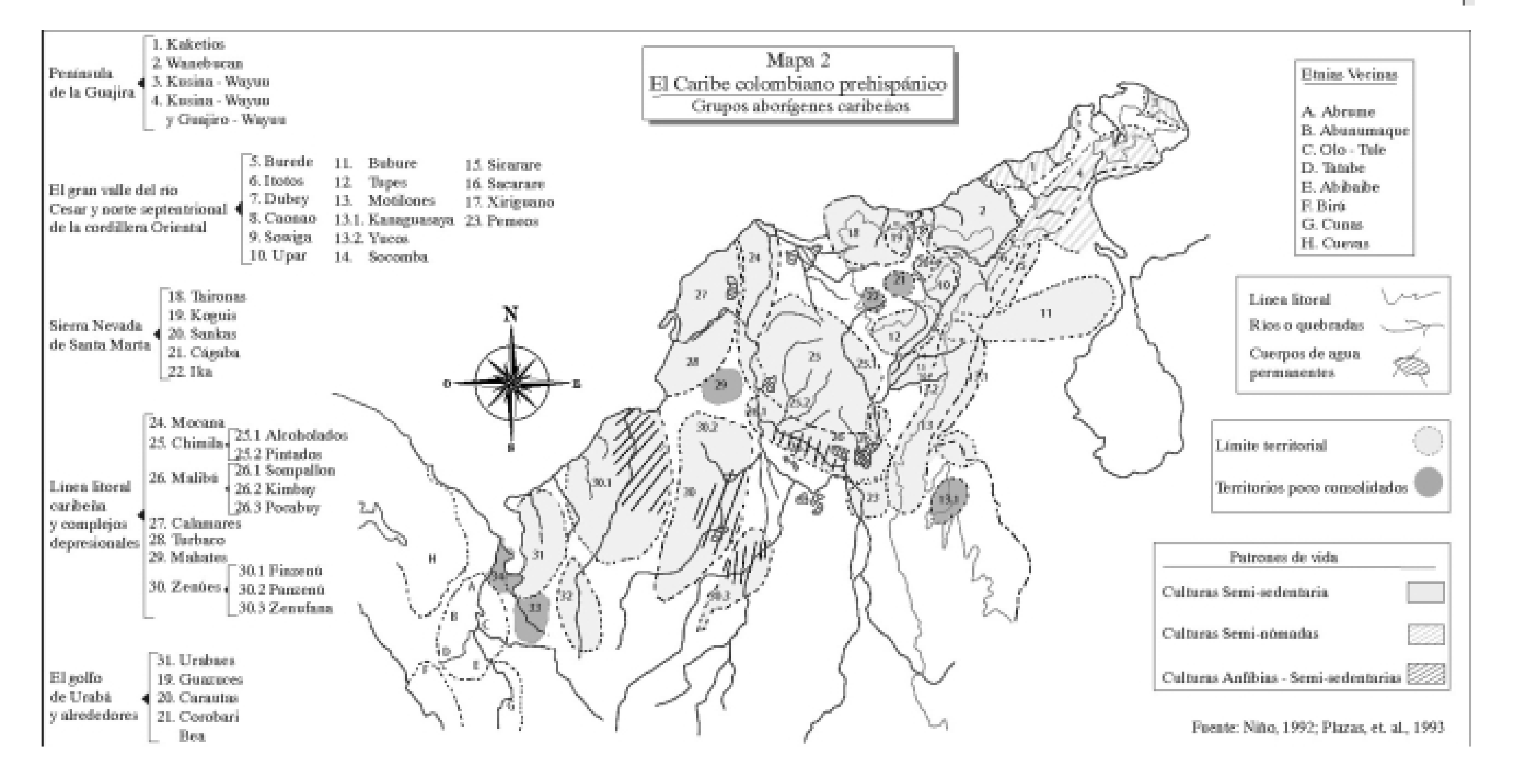
Ahora bien, las dificultades tanto empíricas como teóricas expuestas, no son insuperables y un panorama general del poblamiento indígena del Caribe colombiano, es perfectamente viable. La clave está en la posibilidad de cruzar la información proveniente de las diferentes disciplinas, como la historia, la arqueología, la etnología o la lingüística, entre otras y elaborar así una síntesis que, aunque necesariamente parcial, incompleta y controvertible en algunos de sus juicios, logre dar cuenta del estado actual de nuestros conocimientos y proveer una base sólida para futuros avances.

Panorama general del poblamiento prehispánico de la costa Caribe colombiana

La actual evidencia arqueológica, sirve de apoyo a la hipótesis de que la agricultura intensiva y la vida aldeana, se habrían desarrollado primeramente en las selvas amazónicas, para luego difundirse, hacia el cuarto milenio antes de Cristo, en dirección de las tierras bajas de la costa Caribe colombiana y de la costa Pacífica del Ecuador. De estas dos regiones, habría surgido el impulso definitivo para la adopción en Mesoamérica y los Andes centrales de la horticultura, la vida sedentaria y el respectivo conjunto de tecnologías avanzadas, necesarias para la nueva forma de vida. En efecto, los concheros del cuarto milenio a.C. hallados en el yacimiento de Puerto Hormiga, o las azadas del tercer milenio a.C. encontradas en el de Monsú, para sólo nombrar dos ejemplos, muestran que mucho antes de que en Perú/ Bolivia o México/ Guatemala se establecieran las pautas de una vida aldeana, en la costa Caribe colombiana éstas ya se presentaban en una fase bastante evolucionada. La idea, pues, de un foco cultural costero que influenció las zonas que habrían de alcanzar el mayor desarrollo cultural en toda América, no debe, entonces, parecer descabellada (R. Dolmatoff, 1989: 34). (mapa 2)

Qué fue lo que permitió que la costa del Caribe colombiano se haya constituido en un foco cultural? Además de la evidente ventaja de la posición geográfica, la respuesta parece encontrarse en la riqueza del ecosistema caribeño y de los diversos ambientes que posee (marino, ribereño, lacustre, sabanero, selvático), lo que ofreció a las culturas simples, que disponían de inventarios tecnológicos reducidos, la posibilidad de acceder a los más diversos recursos extraídos de sistemas ecológicos contiguos. Y fueron, precisamente, estas ventajas ecológicas las que propiciaron el paulatino abandono de las formas de vida nómadas, fundadas en la caza y la recolección, así como la adopción de otras sedentarias basadas en la horticultura.

De esta manera, a lo largo de miles de años, se fueron consolidando culturas que sacaron provecho del enorme potencial ecológico costero; culturas que desarrollaron una forma de vida sustentada en la dependencia de la fauna marítima, como fuente de proteínas, en el cultivo de raíces (particularmente de la yuca), en la explotación de palmas, en la cacería de presas menores y en la recolección de moluscos (R. Dolmatoff, 1989: 37-38).


Mapa 2
El Caribe colombiano prehispánico
Grupos aborígenes caribeños
Península de la Guajira
1. Kaketios
2. Wanebucan
3. Kusina - Wayuu
4. Kusina - Wayuu y Guajiro - Wayuu
El gran valle del río Cesar y norte septentrional de la cordillera Oriental
5. Burede
6. Itotos
7. Dubey
8. Cuanao
9. Sowiga
10. Upar
11. Bubure
12. Tupes
13. Motilones
13.1. Kanaguasaya
13.2. Yucos
14. Socomba
15. Sicarare
16. Sucarare
17. Xiriguano
23. Pemeos
Sierra Nevada de Santa Marta
18. Thironas
19. Koguis
20. Sankas
21. Cágaba
22. Ika
Línea litoral caribeña y complejos depresionales
24. Mocana
25. Chimila
25.1 Alcoholados
25.2 Pintados
26. Malibú
26.1 Sompallon
26.2 Kimbay
26.3 Pocabuy
27. Calamares
28. Turbaco
29. Mahates
30. Zenúes
30.1 Finzenú
30.2 Panzenú
30.3 Zenufana
El golfo de Urabá y alrededores
31. Urabaes
19. Guazuces
20. Carautas
21. Corobari
Bea
Etnias Vecinas
A. Abrame
B. Abunumaque
C. Olo - Tule
D. Tanabe
E. Abibaibe
F. Birú
G. Cunas
H. Cuevas
Línea litoral
Ríos o quebradas
Cuerpos de agua permanentes
Límite territorial
Territorios poco consolidados
Patrones de vida
Culturas Semi-sedentaria
Culturas Semi-nómadas
Culturas Anfibias - Semi-sedentarias
N
O
E
S
Fuente: Niño, 1992; Plazas, et. al., 1993

El rasgo más sobresaliente de la organización social de estas culturas fue su agrupamiento en sociedades tribales más o menos igualitarias, donde las jerarquías establecidas en su interior - muchas de ellas sólo de carácter temporal - no estaban sancionadas por la pertenencia a un linaje o a una casta. Tampoco puede hablarse de una verdadera división, acorde con las funciones económicas desempeñadas por los individuos, no al menos de una que fuera mucho más allá de una primaria división sexual del trabajo.

En cuanto a sus relaciones económicas, el principio fundamental era el de la reciprocidad, mediante el cual todos los individuos participaban de las tareas colectivas ejecutadas en favor del beneficio común, a la vez que destinaban parte de su tiempo de trabajo a la satisfacción de las necesidades de algunas familias de la tribu, a sabiendas de que serían retribuidos con la misma ayuda, cuando lo requirieran. Estas sociedades tribales, rechazaban la especialización o la dependencia de una sola fuente de recursos y, por lo general, lograron mantener una fuerte autarquía, por lo menos en lo que respecta a los medios necesarios para su subsistencia.

Para el final del segundo milenio a.C., se puede constatar en la evidencia arqueológica (el yacimiento de Malambo como el más significativo) la presencia de una nueva pauta de asentamiento aldeano que impone un retiro parcial del mar - al menos de los asentamientos más importantes - y el establecimiento de una vida lacustre en las grandes lagunas de los ríos que recorren la región. Esto no significa que se abandonara el acceso a las diversas zonas microambientales, pero si supone una considerable modificación cualitativa del patrón de subsistencia, ya que se pasa a depender más de los bosques secos y de las cadenas montañosas adyacentes; la principal fuente de proteínas deja de ser la fauna marítima y pasa a ser la de agua dulce, como los reptiles (tortugas de río y tierra, cocodrilos, caimanes, iguanas, lagartos), los peces de río, los moluscos lacustres (ostras, almejas) y los caracoles de tierra y la caza de presas menores, deja su lugar a la de mamíferos de mayor talla, como los venados o los manatíes.

Pero, sin duda, el cambio fundamental se da en el campo agrícola. En estos terrenos parcialmente autoirrigados, diferentes a los parajes arenosos y algo secos del litoral (más adecuados para el cultivo de raíces), se dan las condiciones para una agricultura más eficiente y para la experimentación con plantas que no se reproducen vegetativamente (siembra de tallos) sino por semillas. Los yacimientos arqueológicos de Momil y Zambrano testimonian, claramente, este cambio en la agricultura, que favorece la adopción del maíz en la región, al entrar el primer milenio a.C., por influencia mesoamericana. Su introducción - francamente tardía - obedeció tanto a los cambios climáticos que favorecieron su cultivo, particularmente la mayor pluviosidad registrada, como a la presión demográfica que obligó a muchos grupos a buscar nuevas fuentes de alimento para una población creciente (R. Dolmatoff, 1989: 38 - 40).

La manera en que el cambio de la base alimenticia de la yuca al maíz afectó a los grupos indígenas es motivo de discusión. (R. Dolmatoff, 1989: 40 - 1) sostiene que el maíz, además de ser un alimento mucho más nutritivo que la yuca, permite, con un esfuerzo considerablemente menor, la obtención de dos cosechas anuales, lo que redunda en una gran cantidad de granos fácilmente almacenables y que se pueden convertir en valioso artículo comercial. Y son, precisamente, las facilida-

des de cultivo del maíz las que propician la complejización de una población creciente, al liberar a una parte de la sociedad de las faenas agrícolas. (Burcher 1984: 32 - 4) comparte con R. Dolmatoff la afirmación de la riqueza nutricional del maíz y sus ventajas a la hora de sostener grandes concentraciones humanas, pero difiere en lo que concierne a las facilidades de su cultivo. Para esta autora, la yuca goza de mayor productividad y requiere menos inversión de trabajo que el maíz, además de ofrecer gran facilidad de almacenamiento, bajo las formas de tortas o harina ya procesadas. (Burcher, 1984: 32-4) Así, eran pocos los incentivos para sembrar maíz; su cultivo sólo puede explicarse por presiones demográficas que obligaron a ciertos grupos a cambiar su forma de vida. La complejización social consiguiente no está, entonces, determinada por el menor tiempo que se podía dedicar a las sementeras, sino justamente por la necesidad de organizar un cultivo, a todas luces más difícil y que requería mayor atención.

De cualquier manera, existe consenso en torno a la correlación entre el maíz y una mayor complejidad social. Resulta claro que con su cultivo muchas sociedades indígenas dieron el salto de la tribu al cacicazgo, esto es, de una sociedad de carácter igualitario a una de tipo jerárquico señorial. No en vano, el cacicazgo está definido como el nivel intermedio entre una organización de tipo tribal y una de índole estatal.

La formación de un cacicazgo está determinada por un aumento de la población, sostenido por la creciente eficacia en la explotación de recursos ambientales – particularmente los agrícolas–, y que lleva aparejada una jerarquización social que conlleva la desigualdad entre individuos y grupos, a través tanto de la institución de un señorío dentro de un sistema de linajes y prerrogativas hereditarias, como de la gradación de rangos. Se constata, además, una creciente especialización dentro de la comunidad: Administradores políticos, sacerdotes, artesanos, comerciantes, guerreros y, por supuesto, campesinos, se perfilan como grupos cada vez más definidos.

La pauta de asentamiento típica de estas formaciones sociales es la de grandes aldeas nucleadas y pequeños poblados satélites, donde los grupos locales renuncian parcialmente a su antigua autarquía, en favor de una relativa especialización ecológica que aumenta la productividad de la agricultura. De esta manera, desaparecida en buena medida la autonomía de subsistencia, y con una complejización social que sustrae a algunos grupos de las tareas agrícolas, se impone como principio económico ya no el de la reciprocidad, sino el de la redistribución. Incipientes centros administrativos, constituidos a partir de los núcleos de las complejas redes de tributación, se encargan de redistribuir entre los distintos asentamientos y grupos sociales de los cacicazgos tanto los productos de subsistencia como los suntuarios y los excedentes agrícolas (R. Dolmatoff, 1989: 43-4).

A la llegada de los españoles a la costa Caribe colombiana, la mayoría de los grupos indígenas que la habitaban –no todos– había evolucionado hacia las formas del cacicazgo. Sin embargo, esto no significaba que la organización social fuera básicamente homogénea en la región; el modelo de cacicazgo presentado anteriormente es muy general y no da cuenta de la variedad de formas que ese mismo tomó, de acuerdo con el ecosistema al que se debía enfrentar una sociedad particular y con el grado de su desarrollo cultural. Es así como se pueden encontrar desde formas de organización más cercanas a la tribal, tal como era el caso de

los Wayuu, pasando por cacicazgos simples, como en los Urabaes, hasta llegar a formaciones complejas, en transición hacia incipientes formas estatales como lo demuestran los Taironas. No obstante, y con las necesarias salvedades, el concepto de cacicazgo, en lo que respecta a sus manifestaciones concretas, es de suma utilidad para presentar la situación indígena anterior a la conquista española.

El otro concepto, se relaciona con la muy discutida clasificación de las etnias precolombinas en tres grandes familias lingüísticas, todas ellas con representación en la costa Caribe, a saber: Arawak, Chibcha y Caribe. Como ya se explicó, la utilidad de la perspectiva lingüística es muy limitada para pueblos ágrafos, a la hora de reconstruir su pasado histórico, además de que se corre el riesgo de englobar, bajo una sola categoría, culturas muy disímiles. Incluso, para el caso de los Caribes, se discute si efectivamente puede hablarse de ellos como una entidad lingüística única (Burcher, 1984: 1).

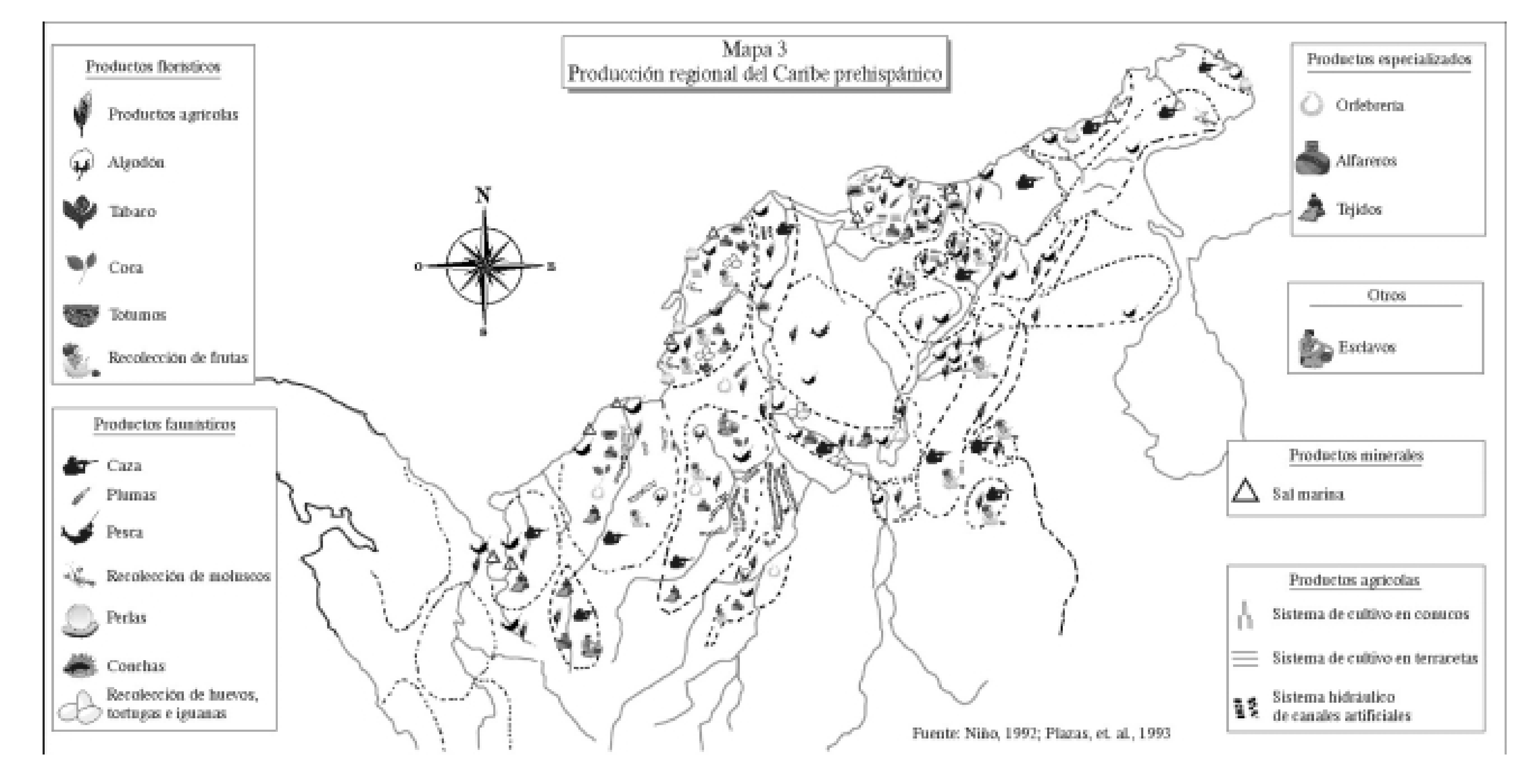
Pero, la clasificación mencionada puede servir de base para distinguir los diferentes modos de subsistencia adoptados por los pobladores, sin que por ello se pueda pensar que existe uno y sólo uno de ellos ya sea para los Caribes, los Arawaks o los Chibchas de la región, respectivamente. En este caso, hay que hablar también de diversas formas de adaptación e influencias variables, entre los diferentes grupos, aunque ello no es un obstáculo para que se pueda determinar un modo de subsistencia básico que caracterice a cada familia y del cual se deriven los diferentes ajustes particulares. (mapa 3)

Para las comunidades de lengua Chibcha de la costa Caribe (Taironas, Arawaks), se puede hablar de un sistema de subsistencia fundamentado en el cultivo del maíz así como de la adaptación a una escala altitudinal, de facetas, por medio de aldeas ecológicamente especializadas, en las cuales los centros de mayor densidad se ubicaban en las zonas más productivas y las aldeas satélites se localizaban en diferentes zonas altitudinales y bióticas (R. Dolmatoff, 1989: 45).

Para el caso de los Arawaks de la región (Wayuu, Kaketios, Paraujanos, Wanebucan), su adaptación a un ecosistema, como el de la península de la Guajira –zona de su influencia– , exigió, en buena medida, el mantenimiento de pautas más primitivas de vida, como el nomadismo y la dependencia de la caza, la pesca y la recolección de moluscos. Salvo en el caso de los Wanebucan, que se encontraban situados en tierras más benignas para el cultivo y para quienes ya hay evidencia de horticultura, los Arawaks se procuraron el abastecimiento de productos agrícolas utilizando el trueque por productos marítimos tales como pescado, moluscos y perlas, principalmente.[1]

Por último, para la familia Caribe (Caonaos, Buredes, Bubures, Tupes, Pemeos, Xiriguanos, Motilones, Dubey, Upar, Orejones, Malibúes, Calamares, Turbacos, Mahates, Zenúes, Urabaes y, posiblemente, Chimilas) se ha definido un modo de vida que, aunque varió considerablemente entre las diferentes tribus que componen la familia, se constituyó en la base de su subsistencia. Sus rasgos fundamentales fueron la dependencia del cultivo de la yuca amarga, con la introducción más o menos marginal del maíz y una distribución geográfica de carácter lineal, a lo largo de la costa y de los ríos, basada en la explotación de sistemas ambientales contiguos sobre un plano horizontal. Esta predilección por los ambientes ribereños

1 Es probable que la sal también haya formado parte de este intercambio


Mapa 3
Producción regional del Caribe prehispánico
Productos florísticos
Productos agrícolas
Algodón
Tabaco
Coca
Totumos
Recolección de frutas
Productos faunísticos
Caza
Plumas
Pesca
Recolección de moluscos
Perlas
Conchas
Recolección de huevos, tortugas e iguanas
N
Productos especializados
Orfebrería
Alfareros
Tejidos
Otros
Esclavos
Productos minerales
Sal marina
Productos agrícolas
Sistema de cultivo en conucos
Sistema de cultivo en terracetas
Sistema hidráulico de canales artificiales
Fuente: Niño, 1992; Plazas, et. al., 1993

y costeros, se explica porque los Caribes controlaban sólo un aspecto de su economía, el de la producción de carbohidratos por medio del cultivo de la yuca, pero no el de la provisión de proteínas, para lo cual dependían de los recursos marítimos y fluviales que pudieran extraer.

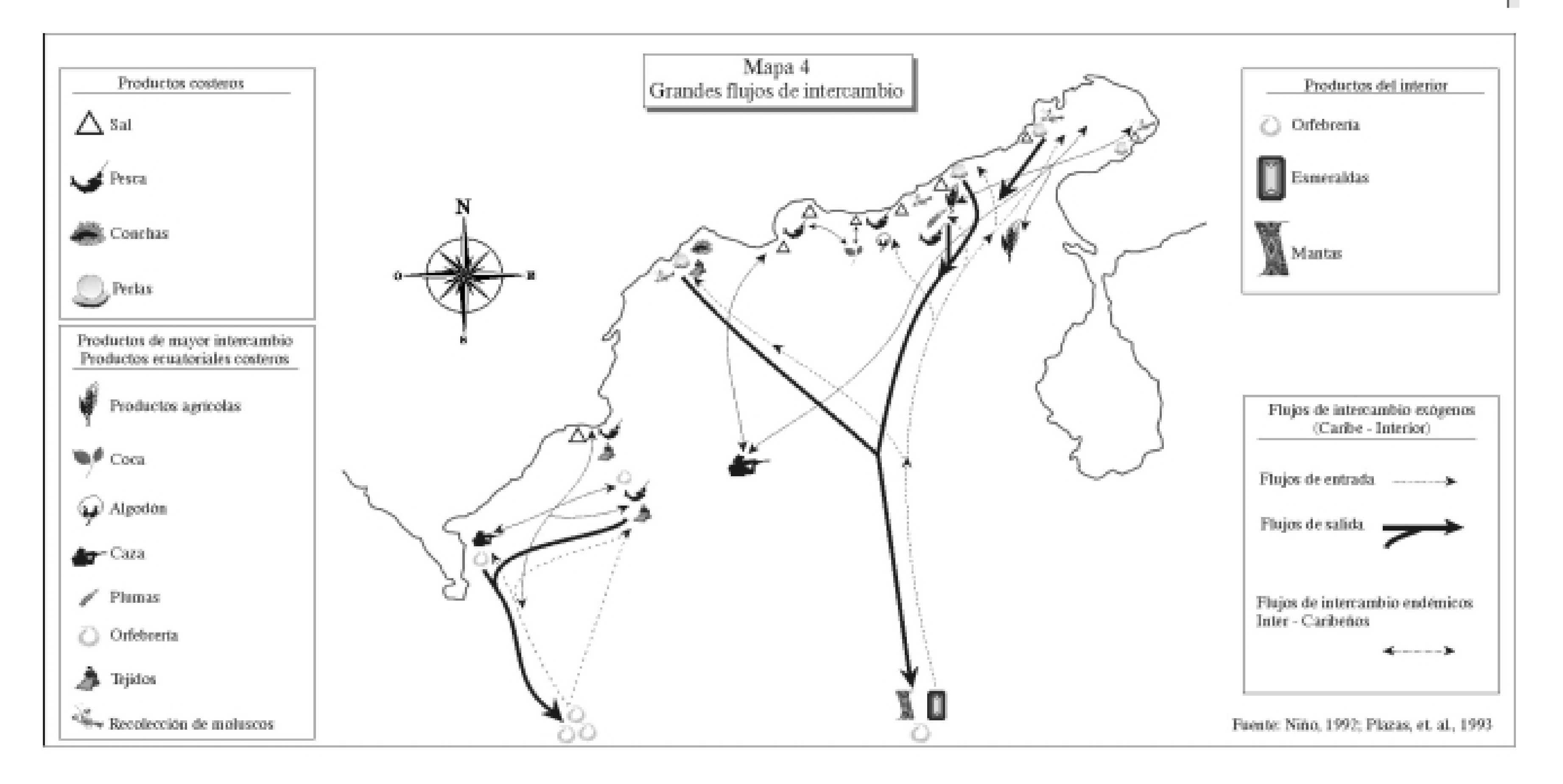
Este modo de vida, limitaba, enormemente, las posibilidades de expansión de un asentamiento. A este respecto, hay que tener en cuenta que la única manera de aliviar la presión demográfica, sin agotar los recursos naturales y sin cambiar la base alimenticia de la yuca al maíz, era la de la migración de una parte de la comunidad hacia otros territorios. De esta manera, se configuró, entre los Caribes, un patrón de asentamiento expansionista, que no excluyó las guerras entre grupos de la misma etnia y que les valió su fama de belicosos entre otros grupos indígenas y entre los españoles, aunque también es cierto que los europeos exageraron su ferocidad para justificar su esclavización (Burcher, 1989: 21 -9).

Es, además, dentro de este patrón expansionista, belicoso y también necesario, tal como se ha visto, para mantener poblaciones pequeñas, como se puede explicar uno de sus rasgos culturales más resaltados como el canibalismo, asociado a una lógica guerrera y cargado de un gran simbolismo con el propósito de intimidar al contrario. La guerra entre este tipo de sociedades, no podía ser la de conquista, puesto que su economía no podía darse el lujo de sostener una campaña de este tipo y, por consiguiente, la confrontación debía limitarse al desalojo del enemigo de la zona que se buscaba explotar. Para cumplir esta meta eran necesario desarrollar tanto operaciones militares agresivas como estrategias psicológicas, encaminadas a amedrentar al enemigo, y es justamente dentro de estas últimas, donde clasifica la antropofagia Caribe: la perspectiva de que el enemigo consumiera la carne de los vencidos, debía mantener en el paroxismo una permanente guerra de nervios entre grupos contiguos, lo que, sin duda, favorecía el desplazamiento de comunidades enteras, con un esfuerzo bélico menor. Además, el canibalismo ayudaba a infundir valor en los combatientes, quienes creían que al devorar al enemigo, sus fuerzas eran puestas al servicio del vencedor (Burcher, 1984: 35 -8). (mapa 4)

A continuación, se esbozarán los elementos más notables que caracterizaban a las comunidades indígenas establecidas en la región Caribe de Colombia. Para ello, se tendrán en cuenta los estudios de orden arqueológico y etnológicos que diferentes investigadores han realizado en la zona. Para dar cuenta de este propósito, la región se dividirá en tres grandes zonas de influencia de las etnias existentes en el territorio nacional. En primer lugar, la península de la Guajira y el Valle de Upar; en segundo término, la región ubicada al occidente del río Magdalena, la cual incluye el litoral y la llanura interior y, finalmente, la Sierra Nevada de Santa Marta

LA GUAJIRA

En esta región, se encuentran diferentes grupos indígenas, entre los que cabe mencionar a los Kaketios, los Wanebucan, los Wayuu y los Paraujanos. Estos indígenas, pertenecían a la familia lingüística de los Arawaks. Los primeros, se encontraban ubicados entre el río de La Hacha y el Cabo de la Vela. Los Wanebucan ocuparon el área definida por el mar, entre el Cabo San Juan y Dibuya entre el río Ranchería y la Sierra Nevada. Los Paraujanos, por su parte, habitaron regiones


Mapa 4
Grandes flujos de intercambio
Productos costeros
Sal
Pesca
Conchas
Perlas
Productos de mayor intercambio
Productos ecuatoriales costeros
Productos agrícolas
Coca
Algodón
Caza
Plumas
Orfebrería
Tejidos
Recolección de moluscos
N
Productos del interior
Orfebrería
Esmeraldas
Mantas
Flujos de intercambio exógenos
(Caribe - Interior)
Flujos de entrada
Flujos de salida
Flujos de intercambio endémicos
Inter - Caribeños
Fuente: Niño, 1992; Plazas, et. al, 1993

lacustres en la zona de Sinamaica-Paraguypoa y hacia el lago de Maracaibo. Finalmente, los Wayuu se situaban en la sierra de Cosinetas o Cosinas, al norte en la serranía de Macuira, en las tierras orientales de la alta y la baja Guajira, los montes de Oca y el norte de Maracaibo (Niño, 1994:33).

Entre estas tribus, no se presentaban formas complejas de organización social. Por el contrario, las estructuras políticas y sociales que, al parecer, imperaban se limitaban a un elemental estado de organización. La pesca, teniendo en cuenta la proximidad al mar y su ubicación próxima a vertientes fluviales, constituía un elemento fundamental para la base alimenticia. Los Kaketios, Wayuu y Paraujanos, por ejemplo, se destacaban por sus habilidades en este campo, así como por su destreza para la navegación. Igualmente, recolectaban moluscos y cazaban pequeños animales.

La sal y las perlas se constituían en los elementos básicos con que estas comunidades podían establecer algunos nexos de intercambio con las comunidades vecinas, lo cual les permitían suplir la ausencia de productos agrícolas, teniendo en cuenta su escaso desarrollo en este campo. Quizás por ello, no habían asimilado importantes técnicas de trabajo y los utensilios eran bastante rudimentarios, ya que las actividades que desarrollaban no exigían mayor complejidad técnica. Estas comunidades indígenas, organizaban los centros de vivienda, de acuerdo con las condiciones propias del lugar. Por lo tanto, practicaban el nomadismo, lo cual determina el grado elemental de organización social cercano al modo de vida tribal que exhibían, hasta ese entonces. Los Wanebucan, al parecer, habían desarrollado unas condiciones más avanzadas de organización; ya no se encontraban establecidos según las pautas del nomadismo. Por el contrario, vestigios como una gran casa ritual hallada en las márgenes de río Ranchería, llevan a pensar que el sedentarismo, propio de comunidades más desarrolladas socialmente, era parte de su condición. Además de la pesca y la caza, al parecer, se dedicaban a la horticultura.

RÍO CESAR

Los grupos indígenas asentados en la región del Valle de Upar y en la cuenca del río Cesar, pertenecían a la familia lingüística Caribe. Entre ellos, puede mencionarse a los Caonao, que habitaban la boca del Valle, se extendían hasta el mar y compartían el Valle con los Burede y los Tupe; en el alto Cesar y al pie de la serranía de Perijá. También se encontraban los Pemeos, en las áreas cenagosas del Magdalena; los Pacabueyes, al sur occidente del lago de Maracaibo; los Aratomo, en las partes altas del valle del río Zulia; los Aracuana en las vertientes noroccidentales de la cordillera oriental, al occidente de Pamplona y los Xiriguanos, en las márgenes del río Cesar. Los motilones estaban en la serranía de Perijá y Bobalí, vertientes oriental y occidental, en los valles del río Catatumbo y del río de Oro y se extendían hacia el sur, hasta el caño de Rincón y, al norte, hasta la sierra de Manaure (Niño, 1994: 35). Igualmente, estaban presentes los Dubey, localizados en las faldas de la Serranía del Perijá, los Upar asentados entre los ríos Badillo y Guatapurí, hasta el río Ariguaní y, finalmente, los Orejones, ubicados en la margen izquierda de río Cesar, en el Valle de Upar.

Existía una notable diferenciación con aquellas tribus indígenas asentadas en la península de La Guajira, ya mencionadas, de la familia lingüística Arawak, puesto

que los indígenas Caribes, de quienes recién se ha hablado, presentaban una organización social más estructural, o sea, aquella que exige, en alguna medida, el trabajo de la tierra. En esta región, el terreno resultaba más próspero y era más apto para la siembra de una mayor cantidad de productos. Igualmente, al encontrarse hacia el interior (Orejones) se facilitaba un posible intercambio de elementos con los Muiscas, que se ubicaban hacia el centro de país, sobre la cordillera oriental. No ha sido posible determinar rutas específicas para este llamado intercambio comercial, pero, al parecer, los indígenas del Valle de Upar entregaban collares y perlas, a cambio de oro y esmeraldas. El trueque, no sólo se realizaba con los Muiscas, pues seguramente entre los Caribes de la región, existía cierto intercambio.

Todo parece indicar, que estos asentamientos indígenas desaparecieron antes de la llegada de los españoles; pero, por medio de los estudios arqueológicos, es posible deducir que se trató de una numerosa población, aunque dispersa, a lo largo del territorio. La distribución de la población no era nuclear. Los poblados eran bastante pequeños y no presentaban una distribución espacial determinada. No existía un orden definido, así como tampoco una plaza central. No eran más que moradores cercanos. Sin embargo, estas comunidades, aunque pequeñas, evidenciaban ya un distanciamiento del modo de vida de cazador-recolector. El nomadismo no se encontraba presente en ellos; pertenecían a un nivel social de organización más avanzado. No obstante, vale la pena señalar que los Motilones cambiaban de lugar, según las condiciones del mismo; una familia encabezaba el traslado y así sucesivamente, las demás seguían el rumbo

Las tribus que habitaban en el corredor del Cesar, aun cuando, de acuerdo con su cercanía a tierras más fértiles, presentaban capacidad de cultivo de algunas raíces como la yuca y, en algunos sectores, del maíz, y poseían también un alto nivel técnico para la pesca, se encontraban ,aún, muy lejos de alcanzar un nivel de desarrollo comparable, por ejemplo, al de los Taironas, e, incluso, al de las tribus asentadas en las márgenes de los ríos Sinú y San Jorge. No sólo se puede apreciar esto a partir de su evolución técnica, puesto que también su organización política y su desarrollo social presentaban elementos de cohesión más simples.

Corredor costero y occidente del Río Magdalena

En esta extensa región, se encontraban los Chimilias, entre los ríos Magdalena, Cesar y Ariguaní; también se hallaba la familia lingüística Malibú, en Mompox, a las orillas del bajo Magdalena, parte del litoral Caribe; parece ser que los españoles llamaron así a todos los indígenas que poblaban las cercanías del gran río. También se encontraban los Pocabuyes, cercanos a la ciénaga de Zapatosa. Retirados del Magdalena y próximos a las cuencas de los ríos San Jorge y Sinú, se hallaban los Zenúes, de quienes se hablará posteriormente; más al occidente, en Urabá, estaban los Urabaes que no constituían un grupo uniforme, pero resultaban bastante autónomos entre ellos. Sobre la costa Caribe, se hallaban apostados los indígenas llamados Calamares o Turbacos, quienes ocupaban todo el litoral, desde Cartagena hasta las inmediaciones de Tolú.

Entre estos últimos, es posible apreciar la construcción de importantes poblados, con aldeas protegidas por empalizadas. El sistema político por el cual se regían,

evidenciaba ya cierta complejidad y así como tenían jefes locales para cada una de las poblaciones, también existían caciques con autoridad sobre varios jefes, que principalmente ejercían su función, cuando se trataba de condiciones de guerra. Esto posibilitaba una estabilidad que, a su vez, permitía y ofrecía condiciones no sólo para la defensa de sus territorios con una fuerza significativa, sino que también facilitaba el comercio y la colaboración interna entre las diferentes aldeas que conformaban la comunidad. El sustento alimenticio, se lograba por diferentes medios. Por un lado, se cazaban aves, iguanas y tortugas y también se realizaba la pesca, en general, así como la siembra de maíz, yuca, ahuyama, batata, tabaco y algodón. Además, practicaban la apicultura. De estos productos, se derivaba el tabaco para fumar; por otro lado, el maíz era transformado en chicha, rica en nutrientes y con la sal marina y el ají condimentaban sus comidas.

Estaban en capacidad de fabricar diferentes utensilios en piedra y cerámica, que utilizaban en las labores domésticas y elaboraban artefactos, como el hacha, que les servía tanto en el trabajo como en la guerra. Igualmente, producían flechas envenenadas, lanzas y hondas para los combates. Sin embargo, y a pesar de la estabilidad social que denotan los elementos mencionados, no alcanzaban el nivel de complejización social y de especialización técnica de otras comunidades indígenas, como los Taironas y los mismos Zenúes.

A propósito del carácter belicoso de estas comunidades y de los rumores de canibalismo, numerosos son los escritos elaborados que hacen referencia a las costumbres antropofágicas de las comunidades Caribes, así como tantos otros que desvirtúan esta característica, argumentando que esta visión fue heredada de los cronistas españoles, quienes, en su afán de censurar y reprobar las características culturales y sociales de los pobladores del continente americano, exageraban los rasgos de los nativos del continente. No obstante, más allá de lo controvertible de estas afirmaciones, la posibilidad de que en realidad la antropofagia hubiese existido entre ellos, hace referencia a un estado de organización social no tan desarrollado y en el cual la lucha por conservar y limitar los territorios de influencia, se circunscribía a la ley del más fuerte.

En el límite sur de la zona de los Calamares y al oeste del río Magdalena, se encontraban los Zenúes. Esta podría ser la comunidad indígena más desarrollada en el período prehistórico colombiano, después de los Taironas. Los especialistas les han dividido en tres familias principales: los Finzenú, los Panzenú y los Zenufana.

Ocupaban principalmente las regiones que se encontraban en las proximidades de los ríos San Jorge y Sinú. Allí se apostaban, no a lo largo de los ríos, como lo hacían las comunidades que habrían de encontrar los españoles a su arribo a América, y, por el contrario, se establecían en las ciénagas, en los bosques, en los pequeños riachuelos y en las llanuras.[2]

Una densa población se estableció en esta zona, transformando los pantanos en eminentes tierras productivas y agrícolas, que posibilitaron la estabilidad de estas comunidades. Existían grandes poblados que contenían plazas centrales y calles perpendiculares que circunscribían un poblamiento ordenado. Existen también evidencias de la presencia de templos con figuras en oro y de centros funerarios. El elemento religioso, por tanto, denota de alguna manera un sentimiento de

2 Los indígenas que los españoles conocieron, no pertenecían directamente a esta comunidad, aunque por lógicas razones, guardaban similitud con ellos.

identidad lo cual, sumado a los elementos técnicos, evidencia una sociedad organizada.

Los Zenúes desarrollaron un extenso control territorial; la población se encontraba dispersa por las llanuras, en aldeas y pequeñas poblaciones. Existían algunos centros internos de intercambio comercial, en los cuales diferentes productos, ya fueran alimentos o bien elementos técnicos y herramientas de trabajo, eran intercambiados entre los indígenas de la región. Igualmente, es evidente que para mantener un control territorial estable, se hizo necesaria la presencia de controles jerárquicos que determinaran las condiciones, tanto políticas como sociales, de la comunidad. Por ello, así como existían jefes locales para cada población, algunos caciques controlaban varios poblados, mediante el ejercicio de un poder centralizado. Dicha organización, no sólo contribuía a defender el territorio de posibles invasores, y, aún en ocasiones, a expandirlo, sino que principalmente conducía a la especialización y a la división del trabajo. Por ejemplo, esto se observa en las actividades agrícolas, las de orfebrería, de caza, pesca y en las de elaboración de variados utensilios de uso doméstico, así como en los rituales.

En materia de orfebrería, el desarrollo de esta cultura era bastante notable. Se empleaban técnicas de fundición, aleación, martillado y vaciado, con los diferentes metales que presentaban posibilidades de trabajo. Son numerosos los vestigios dejados por esta etnia, los cuales hacen pensar en su altísimo desarrollo, en este campo. Del mismo orden tecnológico, es meritorio anotar todo el esfuerzo desarrollado por esta comunidad, alrededor del trabajo realizado para construir el sistema hidráulico, en el que basaban buena parte de su economía. Si bien, a la llegada de los españoles, este sistema se encontraba en desuso y las comunidades que habitaban la zona no utilizaban lo hecho anteriormente, los rastros que se encontraron, denotaban que había sido utilizado para controlar y aprovechar las inundaciones que ocasionaba el desbordamiento de los ríos Sinú y San Jorge y de las aguas de ciénagas y pantanos ubicados en el área de influencia de sus asentamientos. Así pues, la cultura Zenú se caracterizó por la construcción de canales de irrigación que conducían las aguas con las cuales desarrollaban y mantenían el cultivo extensivo en que se fundamentaba parte de su economía (Falchetti, Ana María y Plazas, Clemencia: 1988).

Las comunidades indígenas que poblaron esta zona del país, hicieron gran uso de las condiciones del territorio, del cual aprovecharon los recursos naturales y también desarrollaron importantes capacidades técnicas para utilizar, de la mejor manera, las riquezas de la tierra. Ante la diversidad de posibilidades de producción, tanto agrícola como técnica, la especialización del trabajo se constituye en un elemento fundamental y característico de estas comunidades. Las poblaciones no sólo se preocupaban por subsistir. Más allá de esto, eran conscientes de la importancia de fortalecer sus fuentes productivas para obtener el beneficio necesario en los intercambios comerciales que se realizaban dentro de la comunidad.

La sierra nevada

Originalmente, el nombre de Tairona se usaba para designar a una tribu que habitaba en las hoyas de los ríos Don Diego y Guachaca, en la vertiente norte de

la Sierra Nevada de Santa Marta. Pero, después del año 1600, cuando culminó la conquista de las tribus vecinas a Santa Marta, esta denominación fue atribuida, de manera general, por el cronista Antonio de Herrera a todos los pobladores de la Sierra Nevada que compartían rasgos culturales.

Los Taironas ocuparon, sobre todo, las tierras bajas (por debajo de los 1000 metros sobre el nivel del mar) y las estribaciones septentrionales de la Sierra, en los valles de los ríos Palomino, Buritaca, Don Diego y Guachaca. Ocuparon, igualmente, el cerro San Lorenzo, hasta el río Ancho en el oriente y las faldas occidentales; aunque su influencia también se dejó sentir en las vertientes oriental y meridional. Los Taironas compartieron la Sierra con los Arawaks. Estos últimos, habitaron las tierras templadas y las cuevas ubicadas desde las faldas surorientales hasta los valles al occidente del río Cesar y, además, estaban divididos en cuatro grandes tribus: los Cágaba del alto Guatapurí; los Koguis que vivían entre los ríos Ancho, San Miguel y Don Diego; los Ika asentados a orillas del río Fundación, en la zona de San Sebastián y Pueblo Bello y los Sanka, de la parte alta de los ríos Badillo y Cesar (Niño, 1994: 36 -41).

La adaptación al medio ambiente, se fundamentó en una explotación concéntrica, con una organización microvertical, en la cual primero se explotaban las zonas adyacentes al cacicazgo, para luego enlazarlas con otras áreas ecológicas complementarias, bajo el control de cacicazgos distantes. Se puede constatar la existencia de dos zonas ecológicamente bien diferenciadas y económicamente complementarias, como lo son el litoral y la sierra propiamente dicha. En ambas, los indígenas controlaron directamente una amplia gama de recursos; las poblaciones serranas lo hacían por medio de desplazamientos verticales, con los que dominaban parcelas en diferentes pisos térmicos, mientras que las costeras lo hacían por medio del control de diferentes nichos, ubicados a una misma altura sobre el nivel del mar. El litoral se especializó como centro productor de alimentos, principalmente de maíz, yuca, moluscos, pescado y sal, mientras que los serranos - sin abandonar, del todo las labores agrícolas -, se hicieron expertos orfebres, alfareros y tejedores. De esta manera, se estableció un intercambio básico, en el cual el litoral ofrecía productos agrícolas y materias primas, a cambio de los productos manufacturados de la sierra; comercio que, por otra parte, no estuvo exento de consecuencias políticas, puesto que el patrón de intercambio brindó a los habitantes de la sierra un «status» político superior que se tradujo en su control sobre el litoral (Langebaek, 1987: 64 -9).

Mención aparte merece aquí la orfebrería tairona, la cual alcanzó un elevado nivel técnico. En la población de Bondigua, se encontraban las fundiciones más grandes, y en ellas, para la fabricación de las piezas, se emplearon la fundición, el martillado y la técnica de la cera perdida. Para lograr que la tumbaga (mezcla de oro y cobre), quedara del color del oro fino, recurrieron al dorado por oxidación; técnica que consiste en la oxidación de la superficie del cobre, mediante el frotamiento, en caliente, del zumo de las hojas de la hierba llamada chulco. Pero la importancia de la orfebrería tairona, no radica sólo en su excelencia técnica, sino también en las funciones de prestigio y de intercambio que cumplía, dentro de sus relaciones interétnicas (Chaves, 1980: 31). Parte del desarrollo tairona –como el de cualquier grupo indígena–, recayó, en la posibilidad que la comunidad tuvo de convertirse en un importante centro de difusión cultural y no cabe duda de que lo

logró. En efecto, las piezas de orfebrería tairona, encontradas en zonas tan diferentes como lo son el altiplano cundiboyacense, el valle del Cesar y la depresión momposina, dan cuenta de ello.

En lo que se refiere a la organización política predominante en la Sierra Nevada, ésta había sobrepasado ya el nivel del cacicazgo, cuya cohesión se limitaba generalmente a una hoya hidrográfica restringida y se perfilaba como un ecosistema dominado por federaciones de aldeas, de mucho mayor alcance. Estas estaban sometidas a la autoridad de jefes que concentraban funciones políticas, militares e, incluso, religiosas. En esas comunidades, la estratificación social inició una transición hacia un sistema de clases, la cual se vio truncada por la llegada de los españoles. En estas federaciones y a diferencia de los cacicazgos, los factores económicos empezaron a adquirir mayor relevancia que aquellos de rango individual y los jefes principales pertenecían, ahora, a los grandes linajes de la alta jerarquía sacerdotal y militar, lo que sentó las bases de un gobierno efectivo, más allá de la autoridad difusa de los caciques.

Entrado el siglo XVI, la situación política señala los alcances de este sistema. Existían dos grandes federaciones, en torno a sendos centros urbanos. Por un lado la de Bonda, ubicada en la parte plana cerca de Santa Marta y, por el otro, Pocigüeica, en un emplazamiento que dominaba las zonas de las cabeceras de los ríos Frío y Don Diego. Ambas se disputaban el control de la Sierra Nevada. Ello indicaba que (i) los Taironas no habían logrado la consolidación de un gobierno centralizado; (ii) la autonomía política de los cacicazgos locales era aún considerable, hecho que les permitía alinearse en uno u otro bando, según sus intereses y (iii) el poder ejecutivo se organizaba, todavía, sobre la base del parentesco y de los intereses de los grandes linajes. No existía, pues, una verdadera estructura estatal y los centros urbanos, lejos de albergar verdaderas instituciones administrativas, apenas constituían la sede de grupos debidamente organizados (R. Dolmatoff, 1989: 54 -61).

La complejidad que adquirió la organización política, económica y cultural de los Taironas, fue concomitante con el considerable nivel de urbanización que alcanzaron, sobre todo, en las zona de San Lorenzo, en los valles de la Aguja y del río Frío y en el alto Buritaca, lugares en donde prosperaron grandes centros urbanos como Pocigüeica, Betoma y Taironaca. Esta gran densidad de población, supuso el desarrollo de un conjunto de obras de ingeniería lítica, que transformaron el ambiente y la topografía, tales como las terrazas de cultivo, los canales de irrigación y una red de caminos que integraba los diferentes pisos térmicos (Niño, 19: 37 –94).

III

LA URBANIZACIÓN ESPAÑOLA

EL POBLAMIENTO INICIAL: 1500 - 1540.
LAS PRIMERAS TENTATIVAS DE POBLAMIENTO

En el año de 1500, Rodrigo de Bastidas, escribano de Sevilla, capitula con la Corona la exploración de la franja del litoral Caribe, territorio que se extendía desde el cabo de la Vela hasta la desembocadura del Atrato y con ello dio inicio al descubrimiento de la actual costa Caribe colombiana. Durante su viaje, Bastidas comerció con los indígenas, mediante el «rescate», esto es, utilizando el intercambio de productos españoles, tales como espejos, abalorios, machetes, etc., por artículos indígenas como oro, perlas, nácar, telas, etc., y, además, descubrió la desembocadura del río Magdalena, el cual, desde entonces, fue conocido como el río Grande.

Durante los años que siguieron a este primer viaje descubridor, la costa Caribe se convirtió en «tierra de nadie», en donde los españoles, además de emprender permanentes expediciones de saqueo, se dedicaron a la cacería de esclavos para proveer de mano de obra a las islas antillanas «útiles»: Santo Domingo, Cuba, Puerto Rico y Jamaica. Naturalmente, ningún esfuerzo se realizó, durante este período, para poblar con españoles las tierras del litoral Caribe colombiano, circunstancia por la cual estos territorios permanecieron como simple escenario del pillaje y de las «entradas» de los europeos.

En 1508, se registra la capitulación de Alonso de Ojeda para la conquista del territorio recorrido anteriormente por Bastidas, pero su expedición no corre con la misma suerte que la de su antecesor, ya que, prevenidos ante las constantes «entradas» españolas, los indígenas dejan de mostrarse pacíficos y se dedican a atacar a los hombres extraños. No obstante esta desventajosa situación, en 1509, Ojeda se decide a fundar a San Sebastián de Urabá que fue el primer pueblo español en las actuales tierras colombianas, pero que, ante la fiera resistencia indígena, prontamente desaparecería.

En 1510, Vasco Núñez de Balboa y Martín Fernández de Enciso, fundan la ciudad de Santa María la Antigua del Darién, el primer enclave español exitoso en las tierras de la actual costa Caribe colombiana. Pero la ejecución de Balboa, llevada a cabo por Pedrarias Dávila en 1519 y el posterior repliegue español a Panamá - fundada por Dávila en el mismo año - ante las expectativas comerciales generadas por el descubrimiento del Pacífico, hicieron que la ciudad se despoblara rápidamente, lo que condenó nuevamente a la región a convertirse en «tierra de nadie», a merced de saqueadores.

Durante el tercer decenio del siglo XVI, se registró un cambio significativo en la política colonizadora española, gracias a la conjunción de tres factores: el final de la exploración de las principales islas de las Antillas, el viaje de Magallanes y la conquista de México.

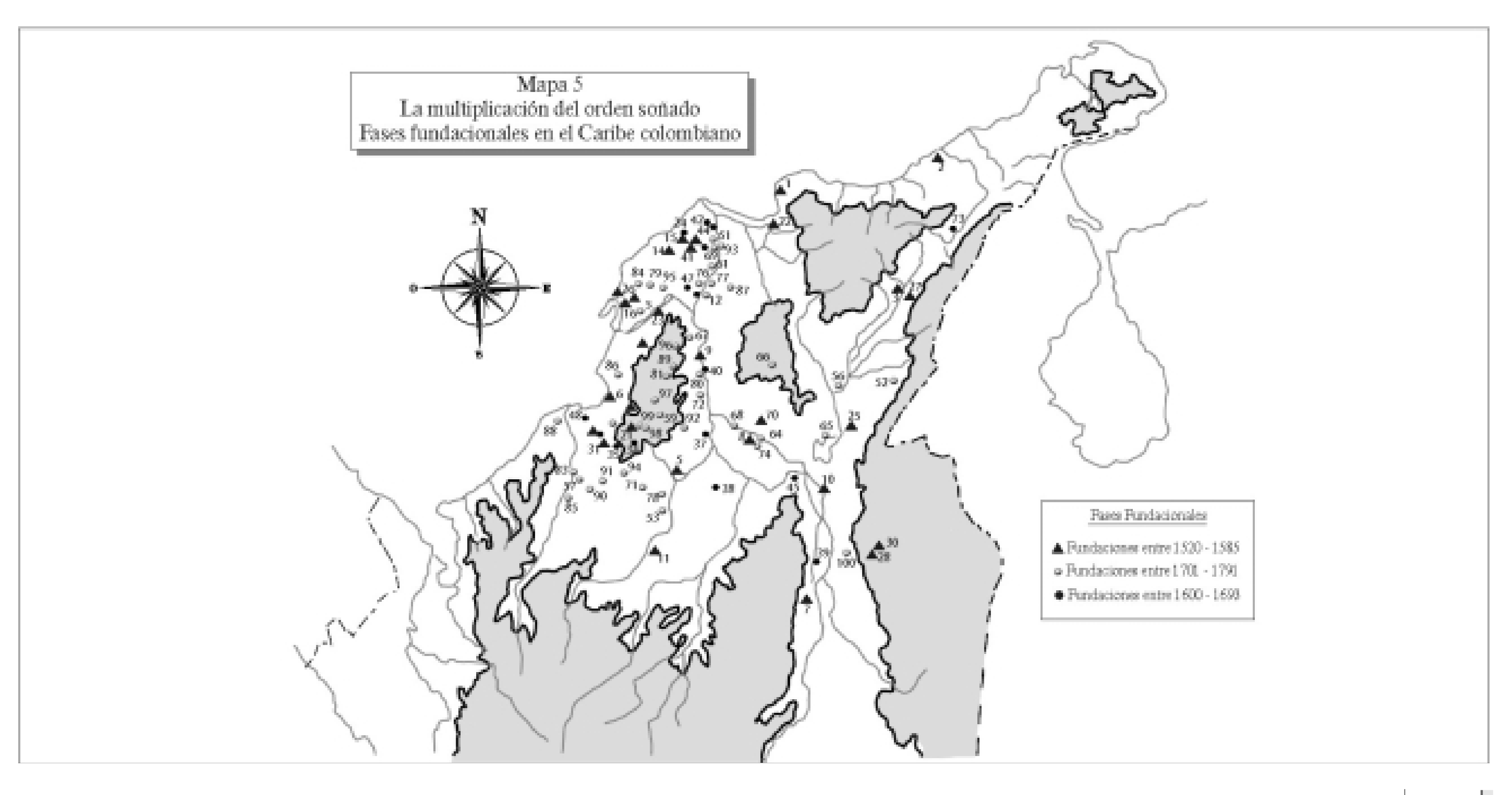
Con la suspención de la exploración de las principales islas antillanas, llegó a su fin un proceso que, hasta el momento, había privilegiado, exclusivamente, el poblamiento insular, en desmedro del territorio continental que, con las contadas excepciones de algunos enclaves, había quedado marginado dentro de la política colonizadora de la Corona. El final de la exploración, dejó definidos los parámetros para una futura expansión española y determinó que, en adelante, ésta no podía tener ya lugar en las islas, donde el desastre demográfico era casi total y porque además, habían copado su capacidad de absorber nuevos contingentes de europeos. Por consiguiente, la exploración futura tenía que dirigirse hacia el continente.

El viaje de Magallanes (1519 -1522), por su parte, ayudó a estimular el poblamiento de la actual región Caribe colombiana, al desvirtuar el papel de Panamá como punto de apoyo para una virtual ruta comercial con el lejano oriente, al revelar la inimaginada lejanía de aquellas tierras. Con ello, la posición de Panamá como polo de poblamiento se vio menguada, en beneficio de las fundaciones sobre el litoral Caribe colombiano.

Por último, la conquista de México -como primer país continental penetrado en profundidad - y el fabuloso botín que de ella se obtuvo, sirvieron como poderoso acicate para la exploración de las misteriosas «tierras adentro» continentales, de las que, en lo corrido hasta ese momento de la presencia española en América, sólo se conocían miles de kilómetros de litoral, parcialmente explotados, así como los deltas de las grandes arterias fluviales que los recorrían (Friede, 1989: 71- 5). (mapa 5)

Dentro la política colonizadora que se ha venido describiendo, se fundaron Santa Marta en 1525 y Cartagena en 1533, como puntos de penetración y así se da un inicio definitivo al poblamiento de la región de la actual costa Caribe colombiana; proceso que, de todas maneras, no se encontró exento de profundas contradicciones y que, en más de una ocasión, al menos en lo que se refiere a ciertas zonas estuvo a punto de fracasar. El conflicto entre las políticas de poblamiento de la Corona, -acatadas algunas veces por los gobernadores- y el afán de enriquecimiento fácil de las huestes conquistadoras fueron asunto de cada día por muchos años, particularmente en la gobernación de Santa Marta.

De cualquier manera, las bases de la dominación española del espacio, ya estaban dadas y la fundación de ciudades fue su principal mecanismo. En efecto, España dominó los espacios conquistados, mediante el establecimiento de núcleos urbanos, que se constituyeron no sólo en enclaves económicos y militares, sino fundamentalmente, en centros del poder político, pues el Estado toma lugar precisamente sobre la ciudad y es en ella donde se organiza la explotación de las tierras conquistadas y la sujeción de los pueblos que las habitan. Así, la sociedad colonial, se organizó, tempranamente, según el modelo ideal de las dos «repúblicas»: por un lado, la de los blancos, en los núcleos urbanos ordenados en ciudades, villas y lugares y, por otro, la de los indios, en los pueblos. Y aunque las


Mapa 5
La multiplicación del orden soñado
Fases fundacionales en el Caribe colombiano
N
Fases Fundacionales

FASES FUNDACIONALES EN EL CARIBE

FUNDACIONES ENTRE 1520-1585

1	Santa Marta	1525
2	Riohacha	1545
3	Valledupar	1550
4	Cartagena	1533
5	San Benito Abad	1534
6	Tolú	1535
7	Simití	1537
8	Mompox	1537
9	Tenerife	1543
10	Tamalameque	1544
11	Ayapel	1534 o 1543
12	Cerro de San Antonio	1525
13	Santa Catalina	1530
14	Piojó	1533
15	Tubará	1533
16	Turbaná	1534
18	Chinú	1534
20	María de la Baja	1535
21	Sincelejo	1535
22	Ciénaga	1538
23	Mahates	1538
24	Baranoa	1543
25	Chiriguaná	1545
26	Turbaco	1546
27	La Paz	1553
28	Río de Oro	1568
29	Usiacurí	1566
30	González	1570
31	Chimá	1573
32	Es el mismo Toluviejo	1534
33	Purísima	1533

FUNDACIONES EN EL SIGLO XVII

34	Sampués	1600
35	San Andrés de Sotavento	1600
36	Juan de Acosta	1606
37	Magangué	1610
38	Sucre	1610
39	Morales	1610
40	Plato	1620
41	Polonuevo	1628
42	Barranquilla	1629
43	Campo de la Cruz	1634
44	Soledad	1640
45	San Martín de Loba	1650
46	Barrancas	1664
47	Manatí	1680
48	San Antero	1687
49	Momil	1693

FUNDACIONES EN EL SIGLO XVIII

50	San Juan del Cesar	1701
51	Sabanagrande	1704
52	Becerril	1705
53	San Marcos	1710
54	Santo Tomás	1710
55	Arjona	1716
56	El Paso	1716
57	Cereté	1721
58	Palmito	1730
59	Los Palmitos	1730
60	Ponedera	1744
61	Sabanalarga	1744
62	Guamal	
63	El Banco	
64	San Sebastián de Buenavista	1748
65	Chimichagua	1748
66	El Difícil	1750
67	El Guamo	1750
68	Santa Ana	1751
69	Sitio Nuevo	1751
70	San Zenón	1751
71	La Unión	1753
72	Córdoba	1756
73	Fonseca	1757
74	San Fernando	1759
75	El Piñón	1760
76	Candelaria	1760
77	Salamina	1762
78	Caimito	1770
79	Villa Nueva	1770
80	Zambrano	1770
81	Carmen de Bolívar	1771
82	Lorica	1772
83	San Pelayo	1772
84	Santa Rosa	1772
85	Montería	1774
86	San Onofre	1774
87	Pivijay	1774
88	San Bernando del Viento	1774
89	San Jacinto	1774
90	San Carlos	1775
91	Ciénaga de Oro	1775
92	Buenavista	1776
93	Remolino	1776
94	Sahagún	1776
95	San Estanislao	1777
96	San Juan Nepomuceno	1778
97	Ovejas	1779
98	Corozal	1780
99	Morroa	1784
100	Aguachica	1784
101	Pueblo Viejo	1789
102	Pedraza	1791

dinámicas demográficas y socio-económicas, pronto rebasaron este ordenamiento ideal, las jerarquías urbanas coloniales, se mantuvieron como el eje del sistema de dominación española, hasta que, en el transcurso del siglo XIX, las fuerzas económicas fueron acabando con ellas (Zambrano y Bernard, 1993: 13-14, 29).

La administración del espacio: las gobernaciones de Santa marta y Cartagena

Después de 30 años de haberse iniciado la dominación española sobre tierras americanas y con posterioridad a la aplicación de una política anárquica que se caracterizaba por la desorganización y por estar motivada, principalmente, por los intereses económicos de los conquistadores y en la cual, más allá de apropiarse de los botines por medio de la rapiña y de la expoliación forzada, no había existido casi ninguna inclinación por construir algún tipo de sociedad en los nuevos territorios, la Corona española decidió modificar su planteamiento inicial de dominación y para ello cambió la política de arrasar por la de penetrar y poblar (Friede, 1989).

Hasta los primeros años de la tercera década del siglo XVI, los españoles, a excepción de lo realizado en México, que fue el primer país en ser penetrado casi en su totalidad, se habían limitado a explorar y a reconocer sin mayor profundidad los miles de kilómetros de litoral del continente americano, así como las cuencas de los grandes ríos Amazonas y de La Plata. Es entonces, cuando la Corona decide dar un viraje en su política colonizadora y por medio del Consejo de Indias órgano administrativo erigido en España para coordinar los asuntos americanos, determinó, específicamente para el caso del territorio neogranadino, favorecer la apertura del continente, por medio de la colonización interna del terreno, empresa que hasta ese momento se había limitado a la exploración costera.

Por medio de una capitulación, o sea, de un contrato que determinaba porciones de tierra que eran asignadas para dominio, control y explotación a un reconocido español, Rodrigo de Bastidas obtuvo el territorio de la gobernación de Santa Marta, el cual se extendía sobre el litoral, desde el lugar conocido como el cabo de la Vela hasta la desembocadura del río Magdalena y su correspondiente «tierra adentro». Bastidas, rico ganadero y agricultor de La Española, quien más que interesarse por el botín que le debía corresponder, buscaba asentarse en el nuevo territorio, asumió y de inmediato fundó en 1525 la ciudad de Santa Marta como capital y principal puerto de la gobernación que llevaba el mismo nombre.

La estrategia de colonización adoptada por Bastidas, más de poblador que de conquistador, produjo, entre varios de los españoles que le acompañaban, un notable malestar, ya que casi la totalidad de los conquistadores se interesaba únicamente por un fácil y rápido enriquecimiento, circunstancia que condujo a que se atentara contra el gobernador, hecho que posteriormente le llevaría a la muerte.

Una vez muerto el «poblador», la gobernación de Santa Marta vio como, en muy pocos años, se sucedieron diferentes gobernadores que principalmente encaminaban su mandato a la consecución de la riqueza, a expensas de la población autóctona de la región. En primer término, fue elegido Rodrigo Álvarez Palomi-

no, quién, posteriormente, compartió su mandato con Pedro de Vadillo, enviado por la Audiencia de Santo Domingo. Estos gobernadores, a quienes sucedería García de Lerma, si bien no llevaron a cabo la tarea trazada de colonizar y construir, descubrieron, gracias a las diferentes expediciones, vías de penetración terrestres y fluviales hacia el interior del país que serían fundamentales durante siglos. Así, los españoles alcanzarían el territorio y el control de las tribus guanebucanes, en la Ramada y posteriormente de los pueblos del Valle de Upar.

Los conquistadores, en especial aquellos bajo el mando de García de Lerma, cometieron todo tipo de atropellos contra la población indígena, la cual, a su vez, resistía belicosamente, de acuerdo con sus posibilidades, o bien huía hacia la Sierra, después de destruir sus plantaciones y, con ello, privaba a los españoles de su colaboración. Una vez fue extraído el botín de la región, la zona se tornó bastante peligrosa; el ejército español se vio diezmado y la situación económica fue bastante precaria. La gobernación fue, entonces, un lugar indeseable y peligroso, saqueado y con difíciles condiciones alimenticias (Friede, 1989).

En 1525, Gonzalo Fernández de Oviedo capituló la provincia de Cartagena, cuyo territorio se extendería desde la desembocadura del Magdalena hasta el río Atrato. Este conquistador, se desempeñó, sin el mayor interés, como gobernador, por lo cual hasta 1532, año en que fue nombrado el ya rico Pedro de Heredia, esta gobernación no fue mayormente penetrada ni saqueada.

El 1o. de Junio de 1533, Heredia fundó la ciudad de Cartagena, como capital de la provincia. En la otra margen del río, en el lugar en que vivían predominantemente las tribus de los Chimilas, quienes se mostraban tenazmente belicosos contra el invasor y los indígenas Zenúes ofrecían una escasa resistencia, el conquistador encontró una necrópolis abarrotada de oro.

Heredia acumuló rápidamente una inmensa riqueza y fue denunciado ante el Consejo de Indias, por el saqueo y abuso de la población. Sin embargo, en 1541, fue confirmado en el cargo, esta vez con la potestad de las encomiendas. Pese a que este segundo período de empresas colonizadoras, no se distinguió notablemente del momento inicial de la conquista, es decir, de aquel del saqueo y la imposición sobre las comunidades nativas, la orientación colonial de estas capitulaciones fue «la fundación de varios pueblos, lo traído de familias de colonos, de semillas de grano para la siembra, de ganado vacuno, caballar y ovino para la procreación como también de esclavos negros para aumentar la mano de obra disponible». (Friede, 1989).

Siguiendo a Friede, la población española, encargada de la empresa colonizadora, se podría dividir en dos grupos fundamentales. Por un lado, el de los conquistadores aventureros, ávidos de botín inmediato y encargados de subyugar a las tribus indígenas para complacer sus intereses y, por el otro, el de los pobladores que buscaban crear condiciones estables de subsistencia. Con el tiempo, se desarrollaron dos grupos sociales bastante definidos: En primer lugar, aquel que gozaba de tierras y de una estable situación económica y, por el otro, el de una numerosa clase carente de medios económicos aptos para la subsistencia, grupo al que se le conocía como el de los «desesperados», con lo cual se dio paso en América a una situación similar a la vivida en España en el momento del descubrimiento.

Mompox y la Boga

En 1537, el gobernador de Cartagena Juan de Santa Cruz, encargó al veterano y experimentado Alonso de Heredia, la fundación, en el territorio del cacique Mompox, de una villa llamada Santa Cruz. Este evento se realiza el 3 de mayo de 1537. Las funciones principales de la que se llamó la villa de Santa Cruz de Mompox, deberían ser la sujeción de los indígenas Malibúes de la región y la fijación de límites con la rival gobernación de Santa Marta. Sin embargo, ante la noticia del descubrimiento de las provincias interiores, en lo que se llamó Nuevo Reino –de cuyas riquezas se tuvo conocimiento en Cartagena en 1539, por la llegada de sus tres conquistadores–, el papel de la nueva villa se perfiló como comercial, fundamentalmente. Entonces, la navegación fluvial, la cual habían dominado los indígenas a la perfección por generaciones, se convirtió en el motor del crecimiento y la prosperidad de dicha villa. La situación estratégica de Mompox era inmejorable, ya que esta isla tenía comunicación con el Sinú, por el río San Jorge, con las minas de Antioquia por el río Cauca y con el Nuevo Reino por el Magdalena.

El mecanismo empleado por los encomenderos para sacar provecho de esta ventajosa posición geográfica fue el de cobrar el tributo debido por los indios, en la forma de extenuantes jornadas de boga, desafiando con éxito las diferentes legislaciones proteccionistas que, desde la promulgación de las fallidas Leyes Nuevas (1542), buscaron controlar las formas de abuso más alarmantes, dentro de las cuales, la boga era una preocupación central.

El poder, casi absoluto, de los encomenderos momposinos sobre sus encomendados y el monopolio sobre el transporte fluvial que lograron imponer, hicieron que sólo hasta comienzos del siglo XVII, la boga indígena decayera en importancia, cuando no sólo los indios bogas de la depresión momposina habían sido prácticamente exterminados, sino que lo mismo había sucedido con aquellos que habían sido secuestrados de regiones más lejanas para reemplazarlos (Arquez y Peñas, 1994: 27- 39).

Ante la imposibilidad de seguir empleando indiscriminadamente la mano de obra indígena en la boga, ya muy temprano en el siglo XVII se hizo evidente la necesidad de importar esclavos negros para suplirla. Las ordenanzas expedidas para la regulación de la boga, hacen eco de esta necesidad y estipulan una serie de incentivos para los encomenderos que utilizaran una tripulación mixta, en la cual los indígenas estaban encargados del entrenamiento de los esclavos. La importancia del problema de la boga, se muestra aquí en toda su dimensión. Era tal la necesidad de resolverlo, que las autoridades no dudaron en contravenir la estricta legislación existente que preconizaba la tajante separación entre ambas razas.

El régimen especial de coexistencia, no tardó en mostrar sus resultados, puesto que se dio inicio a un proceso de zambaje que culminó con el reemplazo del esclavo negro por el zambo libre y tributario, lo que no contó con mayor objeción, dados los riesgos de la boga esclavista. Por más de cincuenta días, los pasajeros quedaban a merced de los esclavos por territorios inhabitados y en donde campeaba el cimarronaje, particularmente hacia el sur de la depresión momposina (Arquez y Peñas, 1994: 49- 51).

La prosperidad de los encomenderos de Mompox estuvo asociada al control de la boga, mientras que la erosión de la base de su poder se originó precisamente en

los abusos cometidos contra sus encomendados. Diezmada la población indígena, a los encomenderos no les quedó más remedio que entrar a depender de los comerciantes de esclavos para mantener el control de la boga, control que se les fue escapando, a medida que la mano de obra zamba fue entrando en escena y conforme se requerían, ya no tanto mecanismos extra-económicos como sí económicos, para movilizarla. El comercio fluvial, no dejó de ser ni una fuente de riqueza ni un determinante fundamental en la organización del espacio, pero lo cierto es que, hacia finales del siglo XVII, no eran ya los encomenderos sus principales beneficiarios.

La encomienda

Durante los primeros años, el contacto de los españoles con la población indígena, tuvo drásticos efectos sobre ésta. La esclavización, la violencia desatada por los conquistadores y las epidemias provocadas entre los nativos como producto del choque físico, redujeron en un 50% la población de las tribus indígenas de la costa Caribe colombiana.

Después de haber obtenido el botín inicial, y ante el notable abandono de este territorio, los pobladores españoles que decidieron permanecer en el lugar, se vieron en la necesidad de establecer un sistema de producción, apto para sortear tanto la escasez de alimentos como los altos precios que alcanzaba lo poco que se conseguía. Pero sólo hasta 1540, y luego de continuas peticiones, el rey concedió al gobernador Heredia la facultad de otorgar encomiendas en el territorio que éste controlaba (Meisel, 1980).

Como es de suponer, esta medida no sólo condujo al desarrollo agrícola y productivo de la provincia o, por lo pronto, a superar la parálisis económica de la gobernación, sino que significó un reordenamiento específico del territorio. Los españoles conservaron, en buena medida, los sistemas de riego del régimen de producción indígena, pues éstos se acomodaban a sus propósitos.

A la llegada de los extranjeros, la población indígena, antes que nucleada, se encontraba dispersa a lo largo del territorio y se distribuía en pequeñas tribus de pescadores y agricultores que no presentaban una organización social muy compleja. Esta características, sumadas a la ya notoria reducción de la población, determinaron que los españoles se vieran en la necesidad de fundar pequeñas villas o parroquias en las proximidades de los poblados indígenas para poder ejercer el necesario control social que garantizara la producción. En la provincia de Cartagena, el gobernador Heredia inicialmente otorgó encomiendas en Mompox, Cartagena y Tolú, y posteriormente en la Villa de María.

Según el texto de Meisel, las encomiendas en la provincia de Cartagena se encontraban divididas así: (i) en Cartagena, 33 encomiendas y 67 pueblos indígenas; (ii) en Tolú, 63 encomiendas y 88 pueblos, (iii) en Mompox, 223 encomiendas y 40 pueblos y (iv) en Villa de María, 2220 encomiendas y 58 pueblos. Observando estas cifras, se deduce que aproximadamente por cada dos pueblos de indios se establecía una encomienda.

En un principio, la distribución de las encomiendas era potestad del gobernador quien, según su criterio, elegía qué terrenos se repartirían y quiénes se beneficiarían de los mismos. Generalmente, los favorecidos eran personas cercanas al gobernador y, ya que él mismo hacía parte de la repartición, obtenía las mejores tierras. Posteriormente, por medio del Cabildo, la Corona se reservó este derecho, aunque ciertamente éste no dejó de ser un proceso poco democrático. De esta manera, los territorios de la gobernación de Cartagena fueron distribuidos entre los colonizadores, quienes ganaban el producto del trabajo de las tierras y le garantizaban a la corona un indiscutible control social sobre los indígenas. «Lo que ocurrió en buena parte de la América española fue que a través del siglo XVI los encomenderos lograron constituir haciendas de tipo feudal, como resultado de la evolución del sistema de las encomiendas».(Meisel, 1980).

Para evitar los abusos contra la población indígena, una Cédula Real ordenaba al gobernador de la provincia, tasar el tributo que aquella debía pagar. Así, en consecuencia, se fijaron las siguientes normas para la tributación, por cada encomienda: en primer lugar, el número de habitantes; en segundo término, la calidad de las tierras y en tercer lugar, los tributos que solían pagar anteriormente los caciques. Pero, además de los tributos que los indígenas debían entregar por pertenecer a la encomienda, fue bastante común sobrecargarlos con otros quehaceres, tales como el trabajo en las obras públicas, entre las cuales se destacaba el mantenimiento de los caminos.

Esta sobrecarga de tributos, no fue nueva durante este período. Por el contrario, fue una constante durante los primeros siglos de la invasión española a América y en parte la resultante del hecho de que la población indígena estuviera disminuyendo de manera alarmante y trágica, como producto de la guerra, del maltrato, de las enfermedades y del exceso de trabajo. Con tal exterminio, también cayeron las condiciones de desarrollo y el rendimiento de las encomiendas, puesto que éstas dependían de la mano de obra indígena y de su productividad. La creciente demanda alimenticia del puerto que crecía en importancia permanentemente y, en consecuencia, los altos costos del mercado, crearon un déficit que no se podía solucionar a partir de la encomienda.

El sistema de encomienda, tuvo vigencia hasta las primeras décadas del siglo XVII; pero durante los últimos años del mismo, los españoles empiezan a interesarse por controlar la tierra y, en consecuencia, por poder establecer las primeras estancias o haciendas esclavistas en la provincia de Cartagena (Meisel, 1980). A diferencia del desarrollo de la encomienda en la región andina, en la costa Caribe esta institución no arrojó un resultado satisfactorio, debido a la concurrencia de varios factores.

En primer lugar, la población indígena de la costa, no se articulaba alrededor de uno de los centros prehispánicos hegemónicos, sino que más bien conformaba un mosaico de grupos, de lenguas y de culturas, de menor densidad de población que la que presentaban las culturas asentadas en los altiplanos andinos. Igualmente, por no responder a la centralidad de un mandato unificado, los indígenas de la costa eran aún más difíciles de controlar. La disminución de la mano de obra, así como el desproporcionado crecimiento de la ciudad portuaria, determinaron que este sistema económico desapareciera, inclusive antes que sucediera algo similar en los altiplanos del interior. (Luna, 1993).

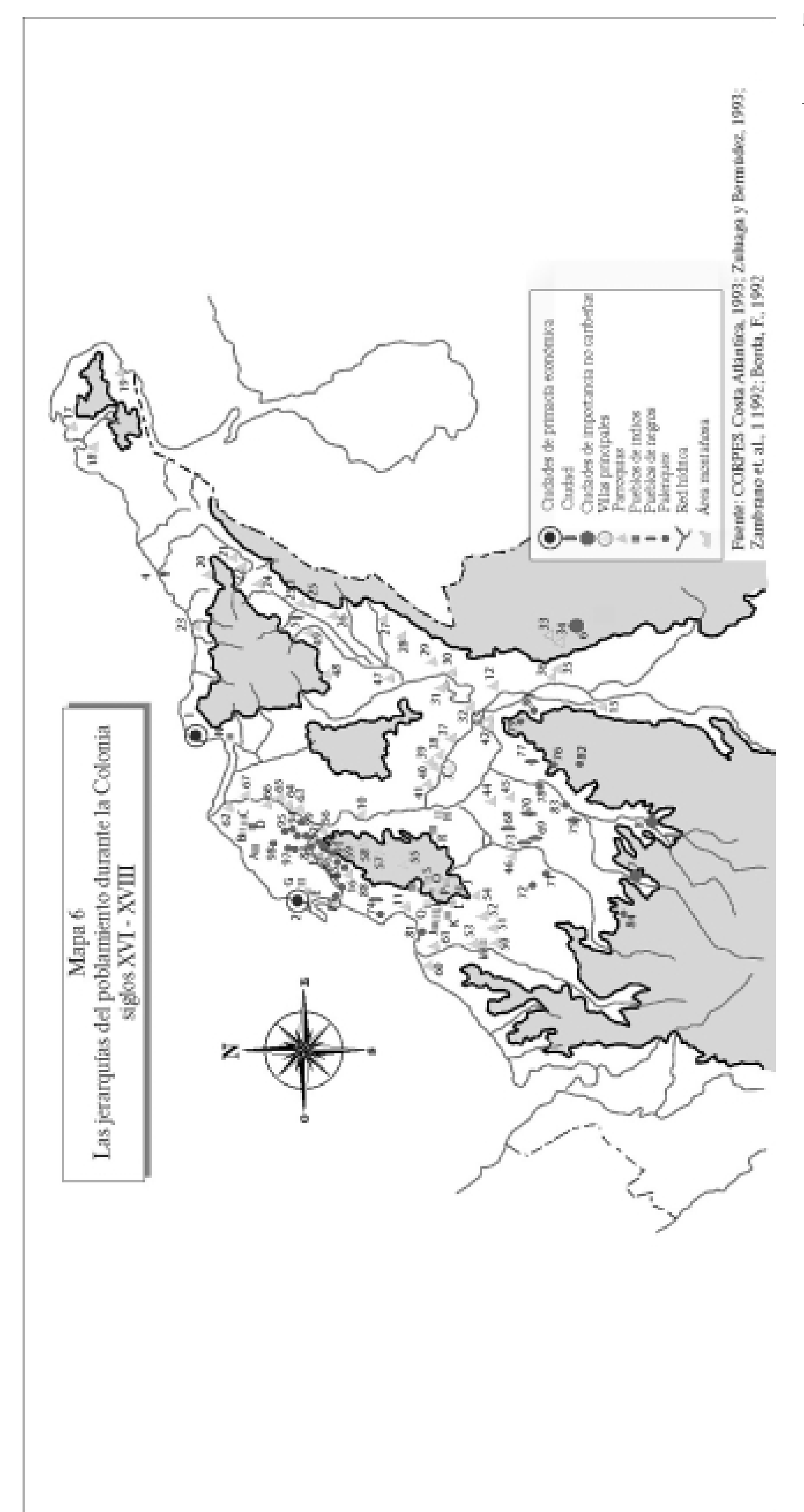
En la provincia de Santa Marta, después de los primeros años de arremetida y de saqueo, por parte de los españoles, fue muy difícil, como ya se dijo, «pacificar» y recorrer la región. No dejaron de realizarse fundaciones aisladas, durante la segunda mitad del siglo XVI, como la de Valledupar, ocurrida en 1550. Sin embargo, y principalmente debido a la presión de los indígenas Chimilas, belicosos e indomables para las huestes europeas, la instauración de un régimen económico como el que existía en la gobernación vecina, es decir de encomienda, no fue posible. La provincia de Santa Marta, en consecuencia, estaba sumida en una profunda crisis económica y, durante los siglos XVI y XVII, permaneció en una situación cercana al abandono, ya que solamente era utilizada como paso obligado en la ruta hacia el interior del continente, en donde se encontraban la cultura muisca y su capital. Esta última población, presentaba la doble condición de ser dócil para con los españoles y también rica en oro y tributos.

Entre los años de 1540, cuando se otorgan las primeras encomiendas en la gobernación de Cartagena y de 1620, momento en el cual desaparece como estructura económica fundamental para el establecimiento del sistema colonial en estas provincias, se ha determinado un primer período de constitución del territorio, en la región de la costa Caribe colombiana. Si bien «*grosso modo*» puede decirse que la dinámica y las condiciones de poblamiento eran impuestas por los extranjeros, mediante el uso de la fuerza y el poder de las nuevas instituciones de dominación, no se puede demeritar el aporte que hicieron las sociedades nativas en la conformación de lo que, desde entonces, empezó a forjarse como una nueva cultura y una nueva sociedad.

Los españoles, guiados por una política decidida ya no de «arrasar», como lo fue en un principio, sino de «construir» un sistema de dominación, pero, eso sí, partiendo de sus propias consideraciones y obviando el deseo y el sentir autóctonos, advirtieron la necesidad de penetrar el continente y establecerse en él. Para ello, tomaron como referencia a las poblaciones indígenas que se ubicaban a lo largo del territorio y ya fuese en las inmediaciones, o bien en sitios equidistantes de dos o más «pueblos de indios», se establecía una villa o una parroquia de españoles blancos. No era para los españoles una directriz de la política el establecerse en el mismo lugar de los indígenas, por consideraciones de orden religioso y social, pero sí lo era hacerlo lo suficientemente cerca, para mantener sobre ellos un control absoluto. (mapa 6)

Siguiendo este análisis, es posible clasificar los pueblos de indios y los pueblos o parroquias españolas, reconocidos y fundados como tal, durante este período. Para una lectura más comprensiva, se mencionan las diferentes poblaciones, según su actual ubicación en los distintos departamentos que conforman la actual costa Caribe colombiana:

	Pueblos de indios	Poblaciones españolas	Sin clasificar
Atlántico	Piojó, Tubará, Baranoa, Usiacurí		
Bolívar	Turbaná, Mahates, Turbaco, Magangué	Santa Catalina, Cartagena, María de la Baja, Mompox, Simití	
Cesar		Tamalameque, Valledupar	Chiriguaná, La Paz, Río de Oro, González
Córdoba	Purísima, Chinú, Chimá, San Andrés de Sotavento	Ayapel	
La Guajira		Riohacha	
Magdalena		Santa Marta, Tenerife	Cerro de San Antonio


Mapa 6
Las jerarquías del poblamiento durante la Colonia
siglos XVI - XVIII
N
Fuente: CORPES Costa Atlántica, 1993; Zuluaga y Bermúdez, 1993;
Zambrano et. al., 1 1992; Borda, F, 1992

LAS JERARQUÍAS DEL POBLAMIENTO DURANTE LA COLONIA

PRIMACÍAS ECONÓMICAS

1 Santa Marta
2 Cartagena
3 Mompox

CIUDADES

4 Riohacha
5 Valledupar

CIUDADES ALEDAÑAS DE IMPORTANCIA

6 Ocaña
7 Cáceres
8 Zaragoza

VILLAS PRINCIPALES

10 Tenerife
11 Tolú
12 Tamalameque
13 San Benito Abad
14 Ayapel
15 Simití
16 María de la Baja

PARROQUIAS

17 San José de Bahía Honda
18 Santa Cruz
19 Santa Ana Sabanas del Valle
20 Tomarrazón
21 Barrancas
22 Fonseca
23 Nueva Salamanca
24 La Paz
25 San Diego
25 San Juan del Cesar
26 Espíritu Santo
27 Becerril del Campo
28 La Jagua de Ibirico
29 Chiriguaná
30 Saloa
31 Chimichagua
32 El Banco
33 González
34 Río de Oro
35 Aguachica
36 Puerto Real
37 Guamal
38 San Sebastián de Buenavista
39 Pijiño
40 San Zenón
41 Santa Ana
42 San Martín de Loba
43 Barranco de Loba
44 Sucre
45 Palmar
46 San Marcos
47 El Paso
48 Garupal
49 Valencia
50 San Jerónimo de Buenavista
51 San Carlos
52 Ciénaga de Oro
53 San Pelayo
54 Sahagún
55 Ovejas
56 Calamar
57 El Carmen
58 San Jacinto
59 San Juan Nepomuceno
60 San Bernando Abad
61 Lorica
62 Soledad
63 El Piñón
64 San Miguel de Punta
65 Guaimaral
66 Sabanalarga
67 Sitio Nuevo

PALENQUES Y PUEBLOS DE NEGROS*

68 Catas *
69 Venao*
70 Lorenzana*
71 Cintura
72 Carate
73 Negro*
74 Berrugas
75 Corrales
76 Musanga
77 Tiquizio
78 Palizada
79 Norosí
80 Ardul
81 San Antero
82 Ladera de Judas
83 Guamal
84 Uré
85 San Basilio
86 San Miguel
87 Arroyohondo
88 San Onofre*
89 Matuna
90 La Venta
91 Tinguizío
92 Duanga
93 Bongué
94 Arenal
95 Tabacal
96 Catendó
97 Matuderé
98 Betancur
99 Riogrande

ALGUNOS PUEBLOS DE INDIOS

A Piojó
B Tubará
C Baranoa
D Usiacurí
E Turbaná
F Mahates
G Turbaco
H Magangué
I Purísima
J Chinú
K Chimá
L San Andrés de Sotavento
LL Momil
M Cereté
N Ciénaga
Ñ Toluviejo
O Sincelejo
P Sampués
Q Palmito
R Buenavista
S Morroa

EL SIGLO XVII: POBLAMIENTO ESPONTÁNEO O ILEGAL

Ante la lenta, pero inexorable, decadencia de la encomienda como la institución organizadora del espacio colonial y el eje de su explotación económica, las autoridades buscaron reorganizar la mano de obra indígena, por medio de la figura del «concierto». Para ello fue menester reagruparla en los resguardos, creados para el actual territorio colombiano por Antonio González, presidente de la Real Audiencia, según lo estipulado por el Consejo de Indias, en 1588. Estos resguardos fueron constituidos como terrenos más o menos alinderados, ocupados por núcleos indígenas al mando de un cacique, por herencia o elección, en los cuales los indios vivían dentro de un régimen socio-político y económico, más o menos tradicional, bien se tratara de indios encomendados, o bien de indios «libres» tributarios de la Corona.

Los concertados eran reclutados de un resguardo cercano a las haciendas, donde se les debía garantizar un jornal –que no pasó de ser nominal–, así como vestido y comida. Con el tiempo, muchos de ellos pasaron a vivir en las haciendas con sus familias y, a cambio de la concesión de un pedazo de tierra, se comprometían a trabajar un número determinado de días al mes. (Friede, 1989: 114; Fals Borda, 1979: 41B-42B).

En la provincia de Cartagena, los pueblos de indios de Tubará, Galapa, Baranoa, Malambo, Usiacurí, Piojó, Turbaco, Turbaná, Mahates, Toluviejo y Chinú, se transformaron en resguardos. También se crearon los de Sampués, Morroa y San Andrés de Sotavento. En la provincia de Santa Marta, sobresalieron el de San Juan de Ciénaga –que anteriormente fue pueblo de indios– y el de Zambrano.

La instauración de los resguardos fue el único intento notable de organización del espacio, emprendido por las autoridades coloniales en este siglo. Pero, no obstante su enorme empeño regulador, estaba condenado de antemano al fracaso. La razón fue que se desarrolló todavía de acuerdo con el ideal de las dos «repúblicas», a saber la de blancos, o española, y la de indios. Pero, este ideal ya estaba resquebrajándose debido a las nuevas dinámicas demográficas y socioeconómicas en torno al nuevo polo de organización del espacio conformado por la hacienda agropecuaria.

Demográficamente, el panorama era sumamente complejo y cada vez más distante de la división racial original de blancos e indígenas. A los esclavos negros que fue necesario traer para el trabajo en las haciendas y para la boga en los ríos, desde finales del siglo XVI y comienzos del XVII, se sumaba el creciente número de mestizos, de todo tipo que no tenían cabida ni en la «república» española ni en la de los indios. El cuadro terminaba de complicarse, con la presencia tanto de blancos pobres, carentes de propiedad sobre la tierra, como de nuevos propietarios que no podían disponer de la, cada vez más diezmada, mano de obra indígena para el trabajo en sus haciendas. Fue, entonces, en estas circunstancias, como se empezaron a forjar los mecanismos de explotación de la nueva mano de obra y que habrían de dejar una impronta definitiva en la forma del poblamiento de la costa Caribe. Se trataba de arreglos no institucionales, destinados a subordinar a la población mestiza, sobre la base del peonaje y del colonato, es decir, de formas de prestación de servicios dentro de un sistema de clientelas no remuneradas por un salario, sino por la concesión de tierras (Colmenares, 1989: 118). Y es preci-

samente a partir de las tierras concedidas para el propio sustento de los colonos, como surgen los « sitios», que no eran otra cosa que núcleos poblacionales de vecindario mixto (negros, españoles, mestizos) que se declaraban libres para distinguirse de los indios tributarios y que se convertirían, en el transcurso del siglo XVII, en la forma de poblamiento por excelencia.

No obstante, no todos los colonos pobres pudieron ser sometidos por las haciendas. Algunos sitios o «rochelas», tal como se denominaba a la colonización absolutamente espontánea que se realizaba al margen de toda vida institucional en los intersticios de las haciendas y sin el apoyo de sus dueños, se declararon en rebeldía, cuando los propietarios decidieron exigirles algún tipo de tributo. Esta situación, unida al cimarronismo en los palenques, dejó en claro que el control de las haciendas sobre el espacio era bien relativo. De cualquier manera, la hacienda fue el eje del poblamiento en la costa Caribe durante el siglo XVII, bien porque sus dueños apoyaran la conformación más o menos espontánea de « sitios» en sus predios para hacerse a la mano de obra, o bien porque en sus intersticios se instalaran núcleos fuera de la ley, como lo eran los palenques y las «rochelas».

Los sitios

Como ya se explicó, los «sitios» no surgieron como iniciativa directa de las autoridades coloniales, pero si fueron favorecidos, la mayoría de las veces, por los grandes terratenientes, quienes lograban con ello controlar una jugosa fuente de mano de obra. Las rochelas, por otra parte, siempre fueron mal vistas, pues no sólo estaban por fuera de los controles institucionales urbanos, sino que no reconocían la autoridad de los terratenientes sobre sus parcelas, lo que suscitó innumerables conflictos en torno a los derechos sobre las tierras. Generalmente, éstos se resolvieron en favor de los terratenientes, quienes por medio de acciones judiciales o, simplemente mediante la compulsión económica, terminaban por ejercer su control sobre ellas. El caso del sitio de libres de San Martín de Loba, fundado en las inmediaciones de las tierras de Diego Ortiz de Nieto, cuyos pobladores establecieron en sus tierras una exitosa tradición de resistencia frente a las exigencias de los hacendados, fue más bien extraño y nada general (Fals Borda, 1979: 60B).

Los palenques

Desde el momento mismo del arribo de los españoles al continente y en contravía de la política dirigida por las autoridades coloniales, se desarrollaron diversas formas de poblamiento alterno del territorio continental, tales como el cimarronaje indígena, el amancebamiento de españoles con indígenas y negros gracias a la temprana introducción de esclavos negros, así como su cimarronismo. Se conformaban así diferentes grupos sociales que se caracterizaban por su oposición al régimen español y porque buscaban a lo ancho del territorio desarrollar sus propias condiciones de vida, distantes de la opresión y del control de los europeos. (Conde Calderón, Jorge, 1999)

El asentamiento de los negros fugitivos o cimarrones, denominado «palenque», era uno más de los poblamientos considerados ilegítimos por las autoridades

coloniales y que además tenía una relación directa con la esclavitud y con la trata negrera. Esta condición merece una cuidadosa atención, si se considera que esta raza no es originaria del actual territorio que abarca Colombia y por ende tampoco de la costa Caribe. Por consiguiente, con anterioridad a la llegada de los españoles no se encontraban negros es estas tierras, si bien hoy en día dicha raza constituye uno de los principales componentes étnicos de la región.

Ante la inocultable catástrofe indígena, los españoles se vieron en la necesidad de sustituir la mano de obra para mantener la infraestructura económica que garantizaba la manutención de la colonia. Fue así como los indígenas fueron reemplazados por negros traídos de las Antillas y del Africa, con lo cual se incidía en la modificación de la encomienda como sistema de producción, ante la impresionante desaparición de los indígenas. En consecuencia, los resguardos también se afectaron al ser sustituidos por las grandes haciendas controladas por terratenientes españoles y con predominio de mano de obra esclava.

Sin embargo, la raza negra en estas provincias no se limitó a satisfacer la demanda del sector productivo en el área rural, (las labranzas de las estancias, las haciendas de trapiche y el ganado), pues desde los primeros años de ocupación y poblamiento de las gobernaciones, tanto los españoles más poderosos como el sector eclesiástico, solicitaban permiso para traer bajo su responsabilidad y riesgo un número determinado de criados para su beneficio personal. Esta modalidad no afectaba significativamente el sistema económico y social imperante en las gobernaciones, principalmente en la de Cartagena, pues la presencia negra era bastante limitada.

Como se señalaba anteriormente, con la catástrofe demográfica indígena, se hizo imperiosa la importación de mano de obra y como consecuencia de ello, una nueva dinámica social y económica se empezó a desarrollar en la colonia, a partir de finales del siglo XVI. La introducción de esclavos negros en el territorio, se efectuó, principalmente, mediante dos sistemas: el primero, rigió antes de 1595 y consistía en el otorgamiento de principios individuales y el segundo, llamado el de los asientos portugueses, hizo masiva la introducción de esclavos al territorio. Para el segundo sistema, Cartagena se convirtió en el punto de enclave por donde necesariamente transitaban los esclavos antes de arribar al lugar convenido por los compradores. Los períodos entre 1595-1640 y 1695-1735 pueden señalarse como los más importantes, en lo relacionado con el arribo de esclavos negros al territorio.

Con la inclusión de los esclavos negros en el sistema colonial, no sólo se solucionaba el aspecto económico, según las necesidades de la Colonia, sino que se introducía un nuevo factor social que enriquecía, aún más, la profunda diversidad étnica que caracterizaba a esta zona del continente. Así, nuevos factores de orden religioso, humano y cultural empezaban a condicionar el carácter de los pobladores de la extensa provincia, aunque la raza negra, incluso hasta nuestros días, haya sido despreciada con argumentos de inferioridad.

En un principio, los esclavos negros fueron utilizados principalmente en labores domésticas, así como en la construcción de las fortificaciones de la ciudad de Cartagena, ya que, además de servir como lugar de desembarco, este puerto y sus alrededores eran los más numerosamente poblados por la raza negra, por lo cual se entiende que los posteriores palenques se encontraran primordialmente enclavados en esta zona. Los llamados palenques eran fortificaciones que encerraban un

terreno o rancherío, en donde se ocultaban los esclavos negros fugitivos para utilizarlas como protección. Los palenques se ubicaron generalmente en zonas inhóspitas y de difícil acceso, en territorios boscosos y pantanosos de las sabanas, en llanuras y ciénagas que, precisamente, por tales características constituían lugares de difícil manutención. Los palenques existieron a lo largo del siglo XVII y, desde principios del XVIII, proliferaron en el territorio de la provincia de Cartagena.

Si bien la construcción de estos espacios se encontraba al margen de la política de poblamiento, el palenque como tal no significó un factor para la desestabilización social de la Colonia. El carácter con que se conformaban, es decir el deseo de libertad de los esclavos, de huir de las arbitrariedades de sus amos, no constituía mayor peligro para el sistema. Eran voluntades individuales que se agrupaban en la fuga y que, de ninguna manera, controvertían el orden político. Por ello, cuando las huestes españolas penetraban en estos sitios, sus moradores huían precipitados sin tener un propósito político común que entrelazara y convirtiera en una fuerza sólida y beligerante que se enfrentase al estado colonial. Además, estos espacios, más allá de estar privados de la opresión y de desarrollar una vida cotidiana e imaginarios particulares (que por supuesto son de interés) no ofrecían unas condiciones de vida dignas de emular por los pobladores explotados que también habitaban el territorio de esta provincia.

Lo que sí significaba un problema para las autoridades era la fuga de los esclavos, por su costo económico, representado tanto en el capital invertido en la compra como en la pérdida de la productividad de sus labores. Por ello, se organizaban importantes contingentes dispuestos a custodiar y a reprimir a aquellos esclavos que se daban a la fuga y que podían constituirse en un peligro para los moradores de la ciudad y de los poblados vecinos. Igualmente, los fugitivos constituían una amenaza para las haciendas y, además, atentaban contra la seguridad de los caminos y contra el comercio.

Los palenques se establecieron principalmente en la provincia de Cartagena y aunque no perduraron en el tiempo, las autoridades permitieron la instauración de pueblos de negros libres. Según Fals Borda, en la huída durante los siglos XVI y XVII los negros cimarrones tomaron tres direcciones: (i) hacia el sur, por la costa de Sotavento, corriendo por Matuna y Berrugas hasta San Antero, en donde los detienen los Cunas; (ii) hacia el centro de la provincia, que, en esa época, estaba cubierto de montes, para llegar a Arroyohondo, a San Miguel y a San Basilio que se constituyó en el palenque principal; y (iii) hacia el río Magdalena, para establecer palenques en Tabacal, San Benito, Matuderé y Río Grande.

- Palenques y Pueblos de Tierradentro: Matuderé, Tabacal, Riogrande, Arenal, Bongué, Duanga, Catendo.
- Cartagena - María: Matuna, San Miguel, San Basilio, Arroyohondo, Limón, La Venta, Tinguizío, Heyama.
- Tolú: Berrugas, San Onofre, Santero
- Mompox - Ayapel: Carate, Cintura, Negro, Catas, Venao, Lorenzana, Palizada,
- Tiquizio, Guamal, Norosí, Corrales, Musanga, Ladera de Judas, Uré. (Ver figuras 7, 8, 9, 10 y 11).

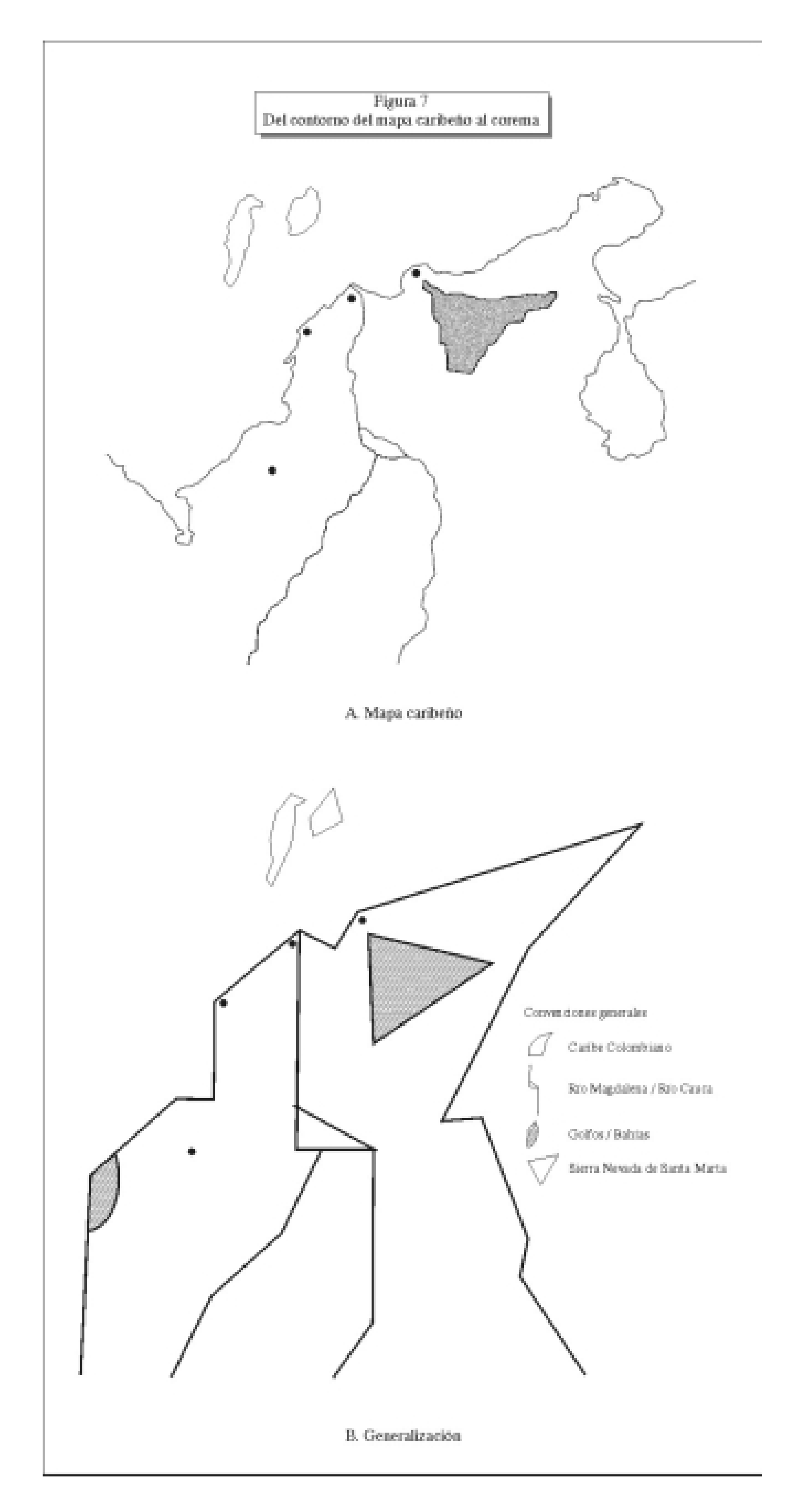
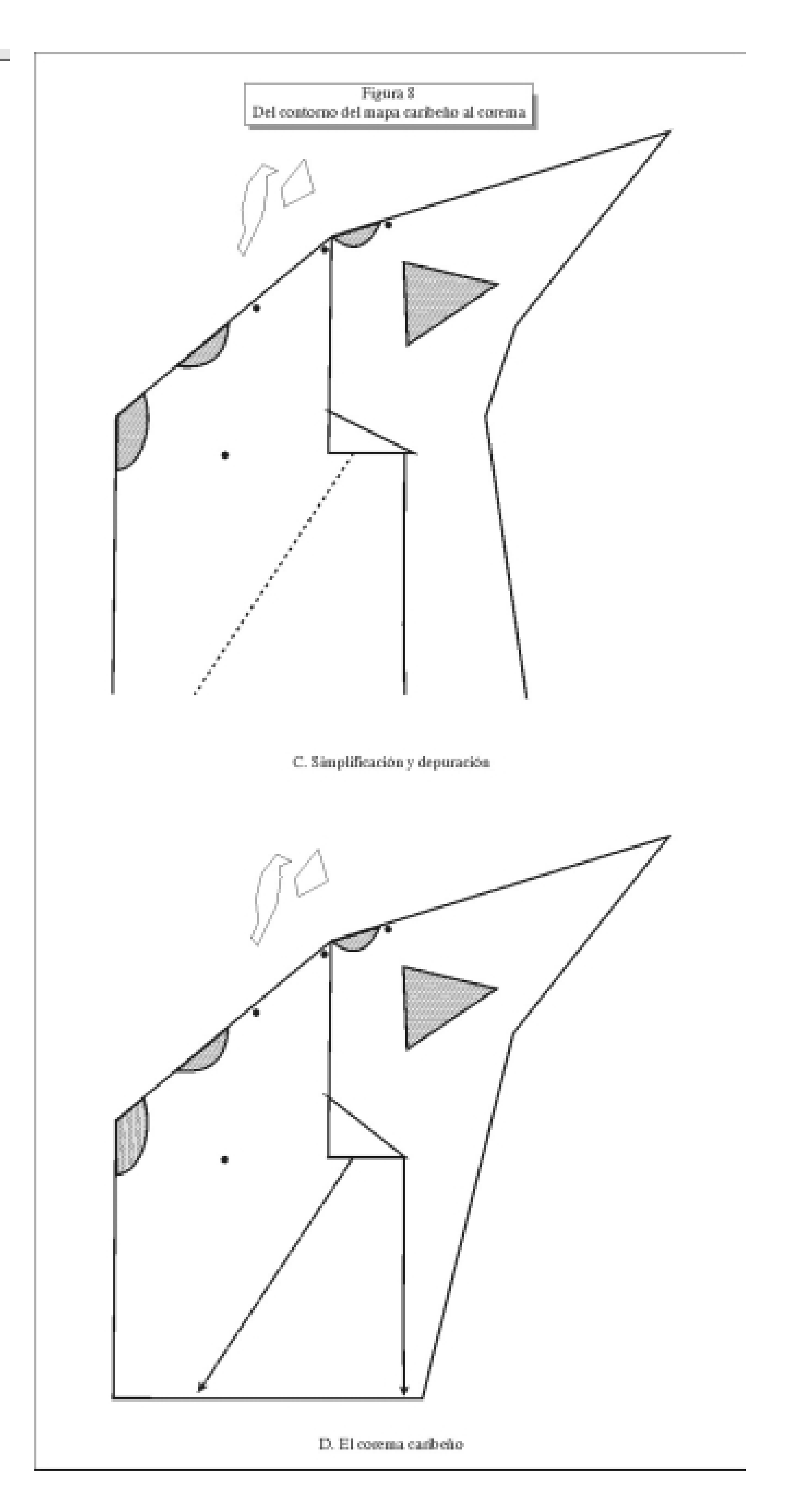
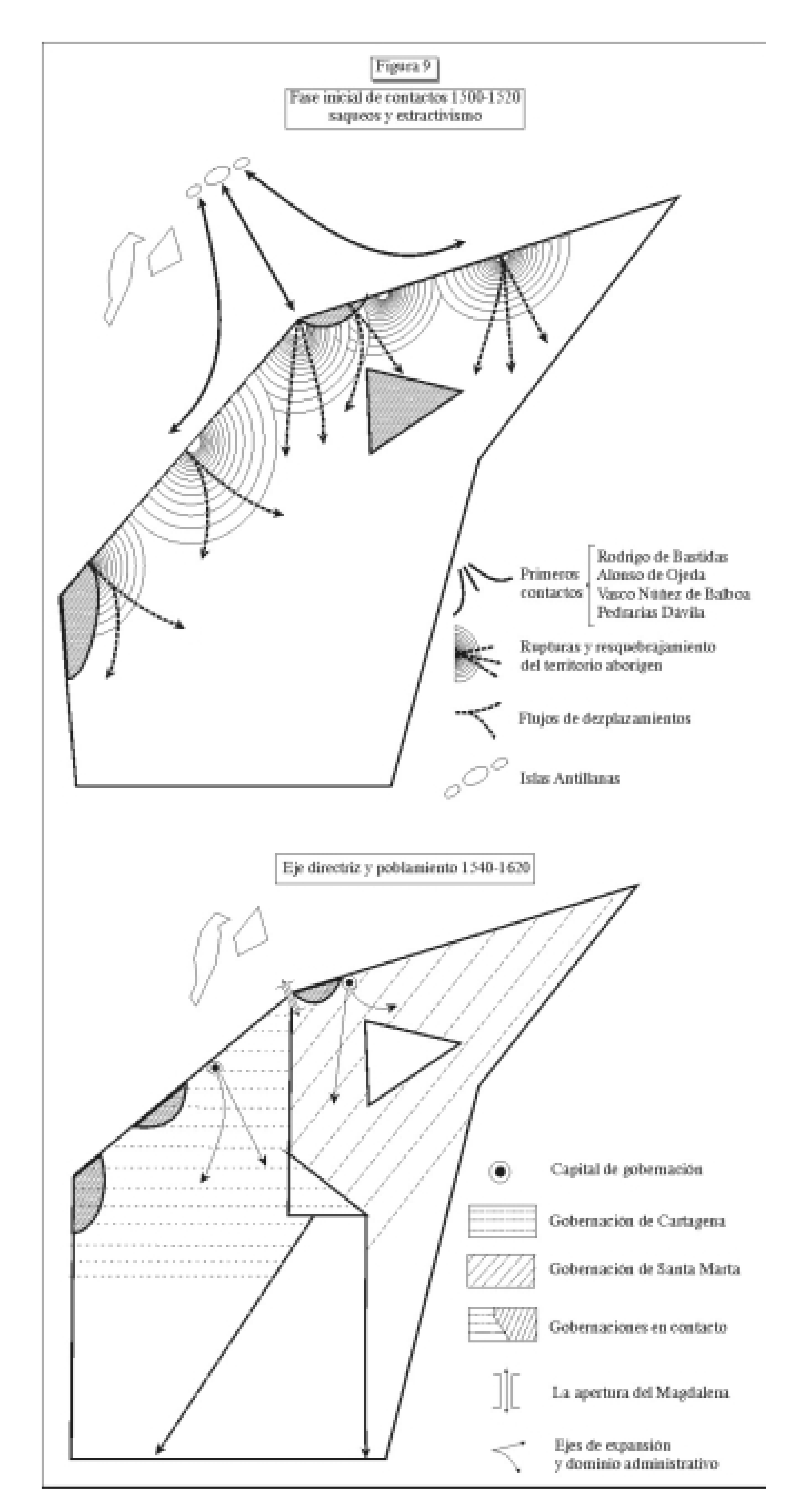


Figura 7
Del contorno del mapa caribeño al corema


Figura 8
Del contorno del mapa caribeño al corema
C. Simplificación y depuración
D. El corema caribeño


Figura 9
Fase inicial de contactos 1500-1520
saqueos y extractivismo
Primeros contactos
Rodrigo de Bastidas
Alonso de Ojeda
Vasco Núñez de Balboa
Pedrarias Dávila
Rupturas y resquebrajamiento del territorio aborigen
Flujos de dezplazamientos
Islas Antillanas
Eje directriz y poblamiento 1540-1620
Capital de gobernación
Gobernación de Cartagena
Gobernación de Santa Marta
Gobernaciones en contacto
La apertura del Magdalena
Ejes de expansión
y dominio administrativo

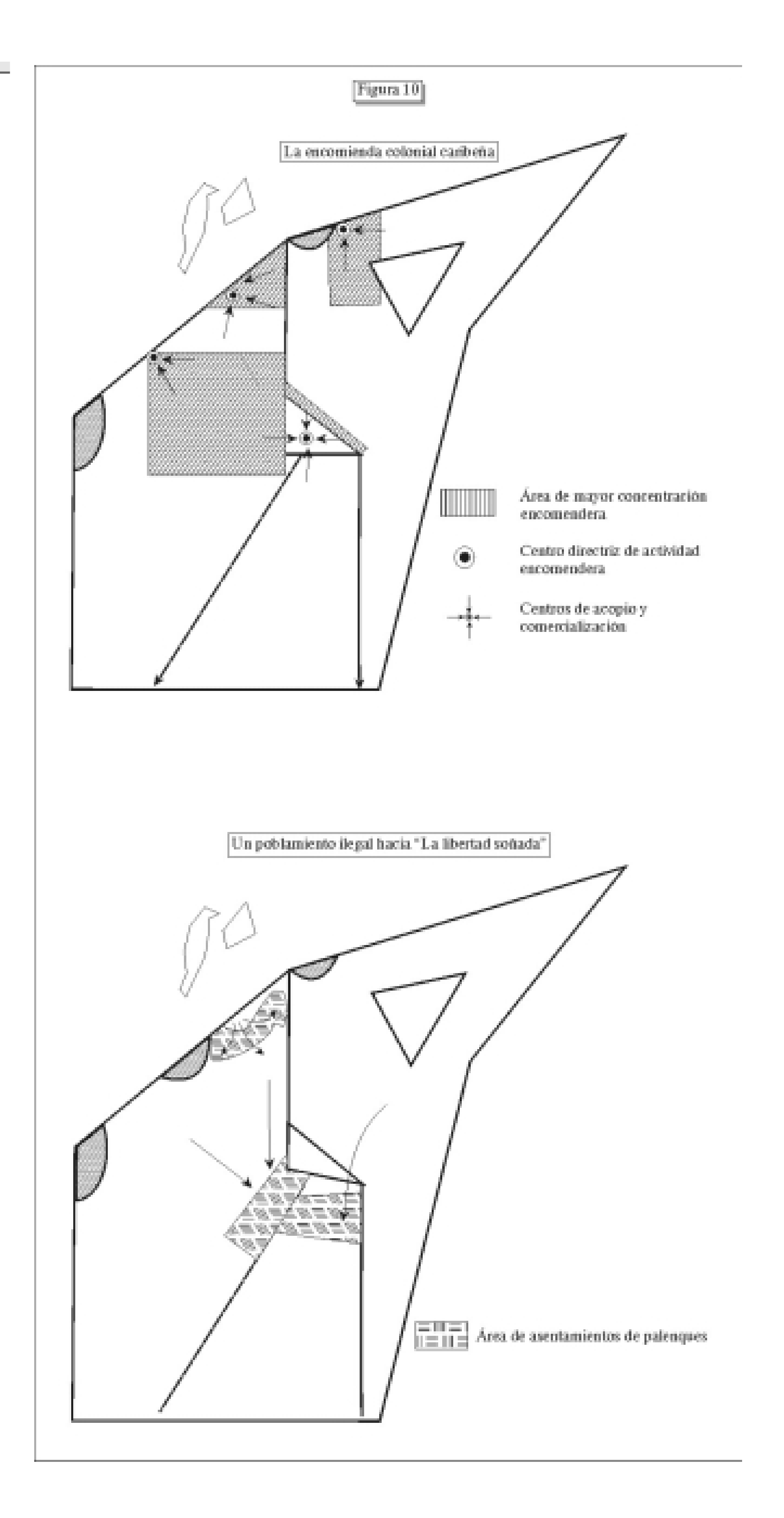
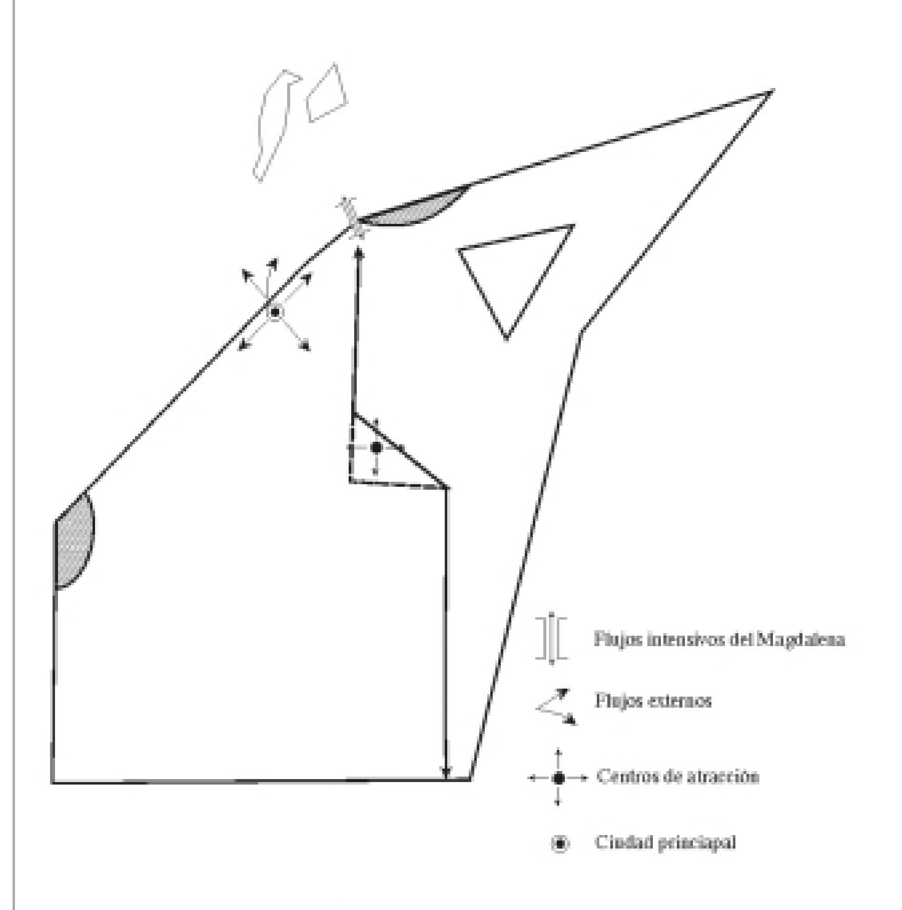

Figura 10
La encomienda colonial caribeña
Área de mayor concentración encomendera
Centro directriz de actividad encomendera
Centros de acopio y comercialización
Un poblamiento ilegal hacia "La libertad soñada"
Área de asentamientos de palenques

Figura 11
La consolidación del contacto Caribe - Andes a través del Magdalena



Convenciones generales



LAS REFORMAS BORBÓNICAS Y SU APLICACIÓN EN LAS POLÍTICAS DE POBLAMIENTO

Desde mediados del siglo XVIII, luego de dos siglos de ocupación española sobre el territorio americano, la recuperación demográfica se constituyó en un fenómeno generalizado, determinado principalmente por el amplio proceso de mestizaje. En el siglo XVIII, las grandes extensiones de tierra, que originalmente habían sido pobladas por los indígenas de estas provincias, se encontraban habitadas por moradores dispersos de diferente etnia y que tenían en común el encontrarse por fuera del sistema colonial, es decir, ausentes del régimen fiscal, político y administrativo que la Corona española quiso imponer en los siglos anteriores. Estos territorios no se constituían en grandes enclaves, eran simplemente poblamientos dispersos y distantes de los centros de poder.

En 1713, con la ascención de los Borbones al trono español, no sólo se sentía un nuevo clima en la península ibérica, sino también en las colonias de América que hasta el momento habían sido regidas predominantemente por los burócratas de la Corona en el continente. Con la dinastía de los Borbones en el trono, la concepción de poder cambió radicalmente aquella modalidad absolutista desarrollada desde el siglo anterior en el viejo continente y que buscaba centralizar y racionalizar el control estatal, sobre todos los sectores del imperio. Con ello, se puso fin a las prebendas burocráticas y a los privilegios que habían caracterizado el ejercicio del poder en el continente.

Las provincias caribeñas se hallaban sumidas en el «desorden poblacional. Allí, como se ha visto, se encontraban decenas de sitios de libres, de poblados indígenas y de palenques, además de las poblaciones españolas, parroquias y villas, que no necesariamente acataban la autoridad de las ciudades principales y sobre las cuales objetivamente el Estado tenía más bien poca influencia.

Ante tal estado de cosas, era pues necesario desarrollar campañas de poblamiento urbanizadoras, en las cuales el Estado recuperase, para sí, el control de aquellas fronteras ubicadas en el interior del territorio y controlase a los pobladores dispersos. De otra parte, era también imperioso para la Corona cohesionar el territorio colonizado, ya que la toma de La Habana por los ingleses representó una señal de alerta y hacía aún más necesaria la eliminación de los indios belicosos (Chimilas), para no tener problemas internos, en caso de una agresión imperialista británica. «Defender poblando» era la consigna que transmitía la Corona en las gobernaciones de Santa Marta y Cartagena.

Las políticas borbónicas desarrollados en América que, en el Nuevo Reino de Granada tuvieron su principal momento bajo la administración de Carlos III (1759-89), no sólo estaban encaminadas a controlar a aquellos pobladores dispersos, es decir al vulgo, sino que su raíz partía de los puntos más elevados de las jerarquías locales. Era necesario reformar aquellos pequeños gobernantes «ignorantes» que sólo pensaban en el interés personal y no representaban los intereses políticos de la Corona. También lo era someter a la Iglesia al poder real y desamortizar sus bienes; así como promover la libertad de comercio y con ello impedir el desarrollo de monopolios paralelos al Estado.

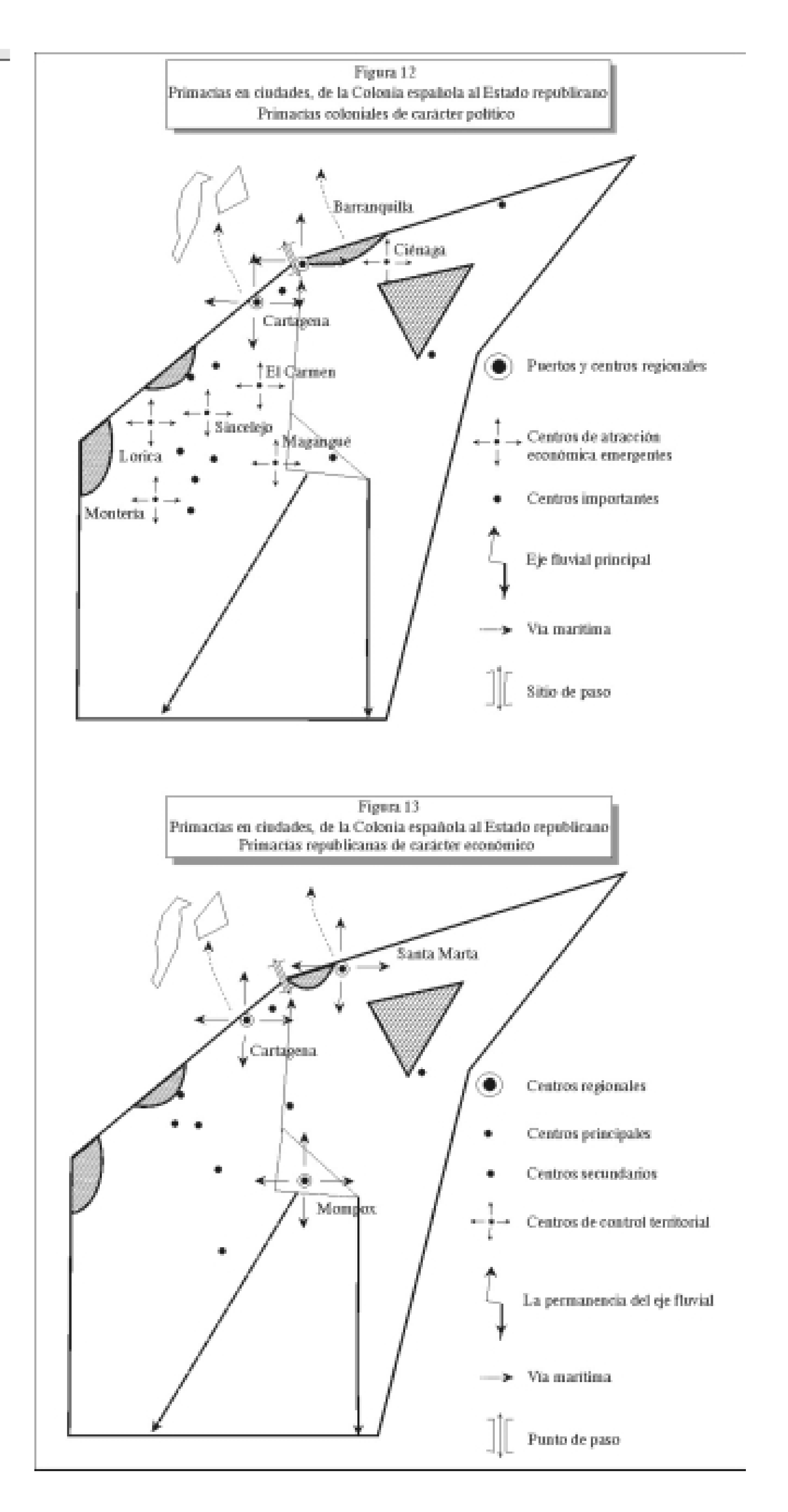
La estrategia borbónica de poblamiento contenía tres principios fundamentales. El primero, se refería a que esta política no era tan sólo fiscal, puesto que también

tenía claros propósitos militares y de defensa. El segundo, consistía en reducir los mestizos y libres en poblaciones controladas, buscando crear en los moradores sentimientos de igualdad y de lealtad por la patria, y el tercero consistía en que no se debía tratar de meras fundaciones ya que, por el contrario, se pretendía la legalización de estos terrenos, entregándole a sus pobladores el reconocimiento que merecían y al Estado la potestad sobre ellos. Para poder desarrollar esta política de forma satisfactoria, la Corona decidió que el proceso de poblamiento iba a ser encabezado por funcionarios competentes que desempeñaran su papel en nombre de la Corona. Igualmente, se definieron estrategias frente a la administración de los bienes, tanto comunales y como propios.

El reordenamiento poblacional, tuvo su principal momento a partir de la segunda mitad del siglo XVIII, por medio de la congregación y la reducción de los pobladores dispersos, tanto en las villas como en los «sitios de libres». En la provincia de Santa Marta, la tarea fue llevada a cabo, principalmente, por José Fernando Mier y Guerra. La empresa ordenada por el virrey Eslava, tenía como objetivos: «reducir totalmente a los indios Chimilas; repoblar con vecinos libres varios sitios ribereños del río Magdalena; abrir caminos para la fácil conducción del ganado desde el Valle de Upar hasta Cartagena y ampliar las fronteras agrícolas para permitir la expansión de los hatos ganaderos». (Conde Calderón, 1999).

Antonio de la Torre y Miranda, distinguido funcionario español, fue encargado del poblamiento y de la refundación en la provincia de Cartagena, entre 1774 y 1778. La importancia de este proceso, superaba las tareas desarrolladas anteriormente, pues la calidad y la condición del funcionario eran superiores a las de sus antecesores (Francisco del Campo, Pérez de Vargas y Mier y Guerra). De la Torre realizó seis salidas en la provincia de Cartagena, en donde fundó y refundó diferentes poblaciones que tenían como fin común, tal como se había realizado en Santa Marta, organizar a la población en «policía» e instaurar el poder Real. Sin embargo, la labor de De la Torre se distingue por la concepción política, profundamente ilustrada, con que desarrollaba su misión. No era un problema de fundaciones exclusivamente, puesto que, en el fondo, lo que se encontraba en cuestión era obtener la sumisión y obediencia de los pobladores para con el Estado español y, para ello, más que el poder, se requería una inspección reflexionada. Los efectos de esta política serán evidentes durante la guerra de independencia, cuando grupos de poblaciones se enfrentan al dilema de insurrección o lealtad. (Conde Calderón, 1999: 108)

Las políticas de poblamiento de los Borbones, tuvieron repercusión directa en la formación de la nobleza agraria costeña del siglo XVIII, gracias a la compra de títulos permitida por los reyes de España. En efecto, quienes impulsaron la fundación o refundación de poblados, como en el caso de Mier y Guerra, vieron premiados sus esfuerzos con el control de muy extensos latifundios que les permitieron conformar mayorazgos de tierras vinculadas y la oportunidad de comprar sus títulos. Los nobles en la costa Caribe, no pasaron de seis. Estos fueron: los marqueses de Premio Real, de Valdehoyos, de Torre Hoyos y de Santa Coa y los condes de Pestagua y de Santa Cruz de la Torre. Pero, no obstante su escaso número, se convirtieron en un poderoso y privilegiado grupo endogámico que prácticamente monopolizó la mejor tierra colonizada (Fals Borda, 1979: 75B). No sobra señalar, que estas familias podrían catalogarse como escasas, si se establecía una comparación con otras posesiones españolas, pero eran numerosas si


Figura 12
Primacias en ciudades, de la Colonia española al Estado republicano
Primacias coloniales de carácter político
Barranquilla
Ciénaga
Cartagena
El Carmen
Sincelejo
Magangué
Lorica
Montería
Puertos y centros regionales
Centros de atracción económica emergentes
Centros importantes
Eje fluvial principal
Vía marítima
Sitio de paso
Figura 13
Primacias en ciudades, de la Colonia española al Estado republicano
Primacias republicanas de carácter económico
Santa Marta
Cartagena
Mompox
Centros regionales
Centros principales
Centros secundarios
Centros de control territorial
La permanencia del eje fluvial
Vía marítima
Punto de paso

se las comparaba con otras provincias vecinas de la Nueva Granada, puesto que, por ejemplo, en Santa Fe sólo había un marqués.

El surgimiento de la nobleza en la costa Caribe, significó el punto más candente de contradicción entre las fuerzas que moldearon el espacio de esta provincia. Por una parte, las nuevas condiciones socioeconómicas y demográficas que, en todo el Nuevo Reino de Granada, habían contribuido a disolver el poder del estrato encomendero y que habían permitido el surgimiento de grupos familiares de terratenientes, de comerciantes y – aunque en menor medida para la costa– de mineros, estaban en pleno desarrollo, particularmente por medio del contrabando, práctica que, ante la precariedad de las comunicaciones con España en el siglo XVIII, se convirtió en fuente de enorme riqueza. Por la otra, estos grupos seguían afianzando su poder, mediante alianzas matrimoniales de prestigio con descendientes de beneméritos - posteriormente lo harían con la compra de títulos - y, de esta manera, reforzaban el carácter estamental señorial de la sociedad, en la cual el Estado, de corte patrimonial, seguía como distribuidor de favores a los individuos (Colmenares, 1989: 145- 149)

Naturalmente, las repercusiones del mantenimiento de esta estructura social, se hicieron sentir en el ordenamiento del territorio. Es así como las poblaciones seguían siendo jerarquizadas, según un sistema de privilegios y no conforme un esquema administrativo constitucional uniforme. De cualquier forma, en la segunda mitad del siglo XVIII ya se empezaban a sentir las fracturas de esta jerarquía formal, ante el empuje de otra que respondía al dinamismo económico de cada núcleo urbano y que sería fundamental en la conformación del espacio en el siglo XIX (Zambrano y Oliver, 1993: 53). (figuras 12 – 13)

IV

EL POBLAMIENTO DE LA COSTA CARIBE DURANTE LOS SIGLOS XIX Y XX

A comienzos del siglo XIX, ya era más que evidente cómo el esquema que los españoles soñaran para sus posesiones de ultramar, con la organización de dos «repúblicas» ideales, había fracasado rotundamente, en gran parte a causa del poblamiento al margen del control de las instituciones estatales. Una estrategia fundamental de la dominación española fue la de congregar población y liberar tierras, con el propósito de agrupar a los pobladores y facilitar, con ello, los mecanismos de transferencia masiva de recursos en favor de los dominadores. Para tal efecto, se creó una serie de centros urbanos, desde donde se organizaba la explotación. Pues bien, en ninguna provincia del Nuevo Reino de Granada esta estrategia fracasa tan rotundamente como en las de la costa Caribe. Si bien, en todas las provincias de este virreinato se presentaron diversos procesos de campesinización y ruralización, al margen de los poderes urbanos, así como se registró el surgimiento de nuevos centros de poder urbanos, en las provincias costeras la aparición de la colonización interna constituyó una perturbación masiva de las estructuras de poder.

Pero con el logro de la Independencia, los cambios que ya se venían insinuando y que apuntaban al reemplazo de las bases de poblamiento tradicionales por unas nuevas, el proceso experimentó una aceleración vertiginosa que terminó por derrumbar el orden colonial que la Corona afanosamente había tratado de implantar. Con la separación de España, el sistema colonial de primacías urbanas, según una jerarquización formal, fue abolido y con él desapareció el principio según el cual la función principal de una ciudad no era económica sino política; en adelante, la primacía urbana estaría determinada por las fuerzas económicas. La anulación del sistema jerárquico de privilegios, se sancionó con la aprobación de la ley 25 de junio de 1824 que dispuso la división de Colombia en departamentos, provincias y cantones y promocionó automáticamente a muchas poblaciones al rango de municipio. Con ello, se les confirió a los pueblos nuevos una igualdad teórica, frente a los antiguos centros de poder, y aquellos cuyo dinamismo era sobresaliente estuvieron, de inmediato, en capacidad de desafiar las jerarquías urbanas coloniales en pos de la primacía sobre una región determinada, lo que naturalmente condujo a enfrentamientos entre las diferentes elites urbanas, cuyo resultado fue finalmente la disolución de las áreas de influencia de las ciudades tradicionales.

En la costa Caribe, el conflicto entre los centros tradicionales de poder y las poblaciones emergentes fue particularmente agudo, merced a la intensidad que los combates de la Independencia alcanzaron en la región y a la devastación

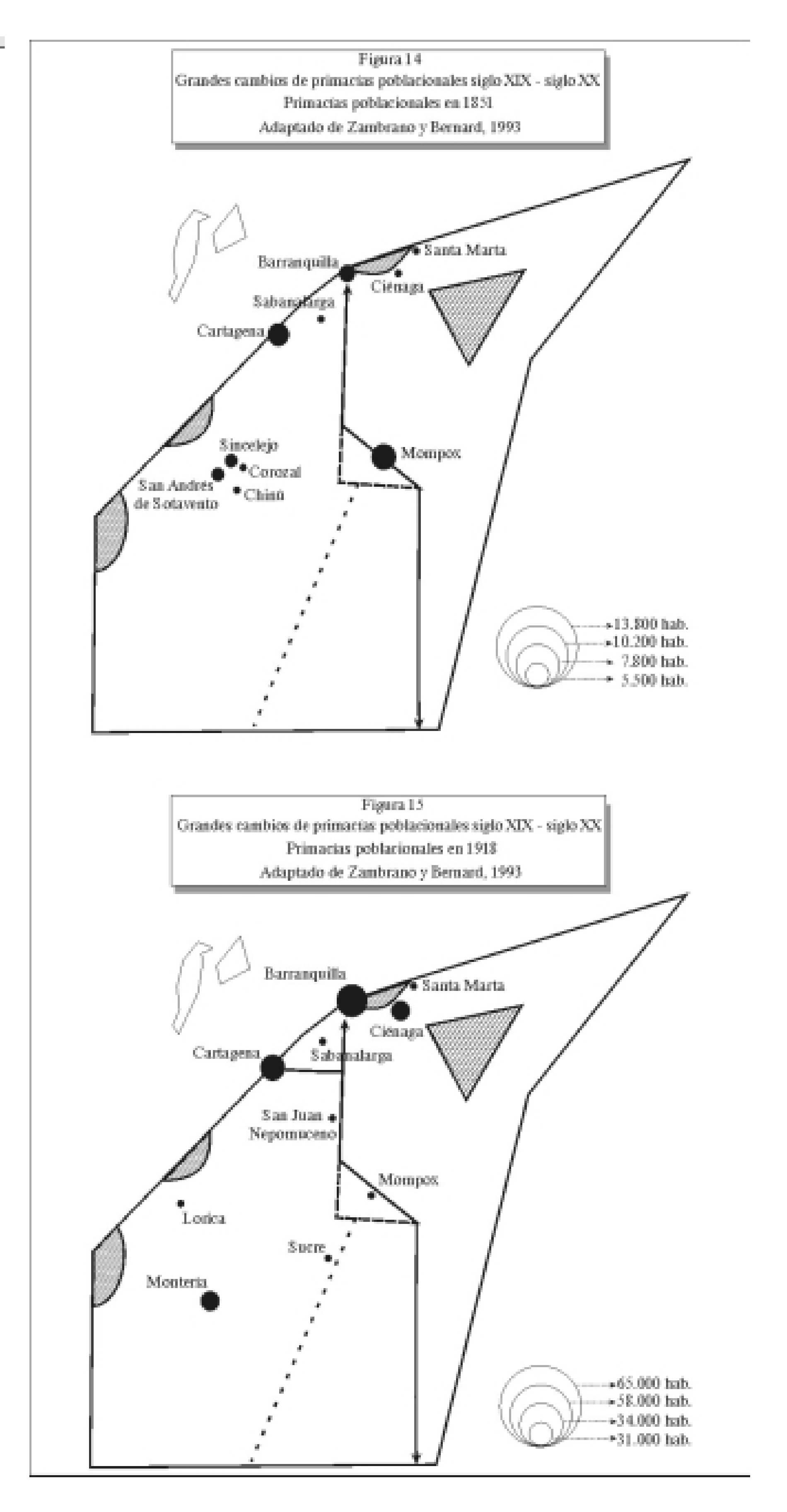
sufrida por los núcleos urbanos más antiguos y poderosos, como Cartagena, Mompox y Tenerife como ejemplos paradigmáticos, cuya debilidad al terminar la campaña libertadora dio rienda suelta a las ambiciones de otros núcleos de reciente consolidación. Esta legitimación política del replanteamiento del sistema urbano, dio pie a continuas modificaciones en las jerarquías, en el transcurso de los siglos XIX y XX, las cuales, junto con la multiplicación de los puntos de concentración de la población y con el incremento del tamaño de los núcleos individuales, se constituyeron en las características que marcaron el proceso de poblamiento durante estos dos siglos (Zambrano y Bernard, 1995: 62- 5; 89).

Como ya se explicó, las fuerzas económicas se transformaron en los determinantes de la nueva jerarquía urbana y pasaron a configurar el territorio con un ímpetu mayor que el que antaño habían demostrado los intereses políticos. Ahora bien, cabe preguntarse por la naturaleza de las transformaciones económicas, para así evaluar su repercusión en el poblamiento de la naciente región. En líneas generales, el siglo XIX fue una larga y penosa transición de una rígida economía precapitalista hacia el capitalismo (Sourdís, 1994: 212). Algunos de los factores decisivos para esta transición en la costa Caribe fueron:(i) la expansión de la hacienda, la cual coexistía con pequeñas propiedades dedicadas a cultivos de subsistencia al ritmo de la demanda, tanto del mercado interno como del externo de los productos agropecuarios de la región; (ii) la aparición de enclaves capitalistas, auspiciados por capital extranjero y, en menor medida, por capital nacional; (iii) el desarrollo de nuevas vías de comunicación (ferrocarril, carreteras) y (iv) la industrialización de Barranquilla y posteriormente la de Cartagena. Antes de entrar a analizar brevemente estos factores, resulta importante estudiar la situación de la costa Caribe en la primera mitad del siglo XIX, período dominado por las agitaciones de la campaña de independencia y las guerras civiles.

LA PRIMERA MITAD DEL SIGLO XIX

El saldo de la guerra de independencia fue particularmente catastrófico para dos de las ciudades costeñas, donde la destrucción fue particularmente severa: en Cartagena y Riohacha. La primera, sufrió 105 días de asedio por mar y por tierra y perdió la tercera parte de su población, lo que determinó su decadencia durante el siglo XIX. La segunda, fue saqueada en dos oportunidades; primero por los mercenarios de Mac Gregor y luego, por las tropas irlandesas, al mando del coronel Montilla, que amotinadas terminaron incendiando la ciudad. Y si bien las demás ciudades, tales como Santa Marta y, en menor medida, Valledupar, corrieron con un poco más de suerte, su situación tampoco era de envidiar. La guerra, cuando no las tocó directamente, supuso serios trastornos para el comercio, sobre el que giraba buena parte de la actividad económica de los núcleos urbanos de la región. La situación del campo también era preocupante, pues al saqueo de ganados y productos agrícolas y a la táctica de tierra arrasada empleada tanto por realistas como por patriotas, se sumaron las levas obligatorias que dejaron pocos brazos para las faenas agropecuarias (Sourdís, 1994: 189- 191).

Tras la muerte de Bolívar en 1830, siguieron años de turbulencia política en la región y se produjeron tres conflictos armados en 1831, 1840 y 1843, caracterizados todos por la pugna del espíritu federalista en contra de la república centralista;


Figura 14
Grandes cambios de primacías poblacionales siglo XIX - siglo XX
Primacías poblacionales en 1851
Adaptado de Zambrano y Bernard, 1993
Barranquilla
Santa Marta
Ciénaga
Sabanalarga
Cartagena
Sincelejo
Mompox
Corozal
San Andrés de Sotavento
Chinú
13.800 hab.
10.200 hab.
7.800 hab.
5.500 hab.
Figura 15
Grandes cambios de primacías poblacionales siglo XIX - siglo XX
Primacías poblacionales en 1918
Adaptado de Zambrano y Bernard, 1993
Barranquilla
Santa Marta
Ciénaga
Cartagena
Sabanalarga
San Juan Nepomuceno
Mompox
Lorica
Sucre
Montería
65.000 hab.
58.000 hab.
34.000 hab.
31.000 hab.

por el sentido de independencia de las antiguas provincias coloniales, contra la existencia de las artificiosas provincias de Santa Marta y de Bolívar y por la progresiva afirmación de la subregión que, años más tarde, se constituirá en el departamento del Atlántico, contra la influencia de los tradicionales centros de poder.

En 1832, la promulgación de una nueva constitución, acaba con el departamento del Magdalena, con lo cual se termina no sólo con la arbitrariedad de tener sometidas la ciudad de Riohacha a Santa Marta y la de Mompox a Cartagena, sino que, además, se reconoce la situación de fraccionamiento territorial que imperaba tanto al interior de la región como entre sus diferentes subregiones y el resto del país. Basta recordar al respecto que, hacia finales de 1840, las cuatro provincias costeñas de Cartagena, Santa Marta, Mompox y Riohacha conformaron cuatro estados federales independientes, levantados en armas contra el gobierno central de Bogotá (Sourdís, 1994: 199- 207).

Este escenario político, caracterizado por un ambiente de constante guerra, aceleró el proceso de ruralización de la población que ya se venía presentando, durante la segunda mitad de la centuria anterior. A esto se sumaba el aislamiento de dichas provincias, situación que causaba tanto un bajo intercambio comercial como la ausencia de migraciones con las provincias pobladas del interior andino. (figura 14)

SEGUNDA MITAD DEL SIGLO XIX Y PRIMERA MITAD DEL SIGLO XX

Tras las turbulencias y la profunda fragmentación de las provincias que dejó la primera mitad del siglo XIX, los siguientes cien años en el Caribe colombiano se vieron signados por una fase de crecimiento económico que dejó su impronta en el poblamiento de la región. Este crecimiento fue estimulado por el comercio exterior que se movía por sus principales puertos así como por el impulso que recibió, en su momento, la producción de tabaco, de banano y de ganado vacuno. También tuvo que ver con este auge económico, la consolidación del puerto de Barranquilla y el posterior resurgimiento portuario de Cartagena, hechos que estimularon un considerable desarrollo industrial.

El desarrollo económico de la costa Caribe, se vio favorecido por una formidable expansión de la economía mundial, sobre todo en el período comprendido entre 1870 y 1930 y por una creciente integración de la región con los mercados andinos, bien como proveedora de ganado vacuno para sus centros de consumo, o bien como puerta de salida de los productos de las zonas agrícolas andinas y de entrada de las importaciones que éstas requerían.

No obstante, en este período también se dejan sentir los primeros signos de estancamiento, sobre todo después de la apertura del canal de Panamá en la segunda década del siglo XX, hecho que dejó a los puertos del Pacífico –sobre todo a Buenaventura–, en una posición ventajosa, dada su mayor cercanía a las regiones cafeteras andinas. A la preferencia de los productores de café por la salida del Pacífico, vino a unirse el desarrollo de nuevas vías de comunicación alternas a la del río Magdalena - ferrocarril, carreteras -, opciones que constituían un remedio

a los problemas de navegabilidad y de inestabilidad social en los puertos que aquejaban a la tradicional ruta fluvial.

La modernización de los transportes en Colombia y la apertura de nuevas rutas de exportación, amenazaban con trastocar el intercambio comercial del cual dependía, en buena medida, la región. Además, la crisis de la industria bananera, acaecida en la década de 1940, no sólo afectó a quienes dependían directamente del sector, sino que, además, redujo sustancialmente el mercado que, en torno a las zonas bananeras, ofrecía oportunidades sin par a la industria regional. Pero, aunque el panorama ya se tornaba gris, los efectos de los cambios que se estaban gestando no se harían sentir en toda su intensidad; mientras el grueso del movimiento comercial del interior andino con la costa y por medio de esta última, con el mercado internacional, se realizara por la vía del río Magdalena, tal como todavía era el caso a mediados del siglo XX (Posada Carbó, 1994: 261-3). (figura 15)

Sin embargo, ya a finales de la década de 1950, se hicieron efectivas las consecuencias de los cambios que se venían produciendo. Así, la pérdida de carga portuaria, resintió gravemente la actividad de los núcleos urbanos costeños y disminuyó sustancialmente la dinámica de la economía regional, lo que determinó el rezago de la región frente al resto del país en el período comprendido entre 1950 y 1990. Esta circunstancia, la llevó, en últimas, a convertirse en una de las regiones más pobres del país. El dinamismo industrial del período anterior, terminó disipándose, frente a la imposibilidad de competir en los mercados más densamente poblados y ricos del interior y ante la penetración exitosa de los productos de Bogotá, Cali y Medellín en el propio mercado regional, de tal manera que ni siquiera la impresionante industrialización del complejo de Mamonal en Cartagena, pudo lograr que, en la economía regional, la participación del sector industrial fuera menor que en el resto del país. La participación de sectores que, como la ganadería, poseen muy reducidas perspectivas de crecimiento, siguió siendo, pues, muy elevada (Meisel, 1994: 322).

LA AGRICULTURA

Durante el siglo XIX, con excepción de unas pocas plantaciones en la costa Caribe colombiana, la agricultura se desarrolló en pequeñas parcelas que, de manera predominante, se ubicaban alrededor de las desembocaduras de los ríos, lo cual facilitaba el tránsito de los productos de la zona hacia el exterior. El desarrollo de la agricultura, se veía restringido por la ausencia de capacidades técnicas y de obras de infraestructura adecuadas a la explotación de los recursos naturales y por los caprichos de la naturaleza, en lo relativo a la regularidad de las lluvias y las sequías para la consecución de la cosecha del producto cultivado.

La agricultura en la costa Caribe pasó de ser una actividad aislada y casi que destinada exclusivamente al auto-abastecimiento, a arrojar un excedente para la exportación, tanto en el mercado nacional como internacional. Inicialmente, se produjo una significativa evolución en la producción del tabaco, el azúcar y el algodón. Sin embargo, el caso del banano, constituye el elemento preponderante dentro del ámbito económico en esta región. Su cultivo, amparado en las políticas proteccionistas de principios de siglo, significó un auge económico y social para la región.

El banano se convirtió, durante décadas, en un elemento simbólico, mediante el cual se alcanzaban nuevas condiciones económicas y sociales. Sin embargo, es necesario destacar que las regalías de la producción agropecuaria no repercutieron ni inmediatamente ni en gran escala en la región. Por el contrario, el desarrollo tecnológico se incrementó lentamente y las condiciones de vida del grueso de la población se mantuvieron en el nivel de pobreza en que se encontraban antes de la bonanza.

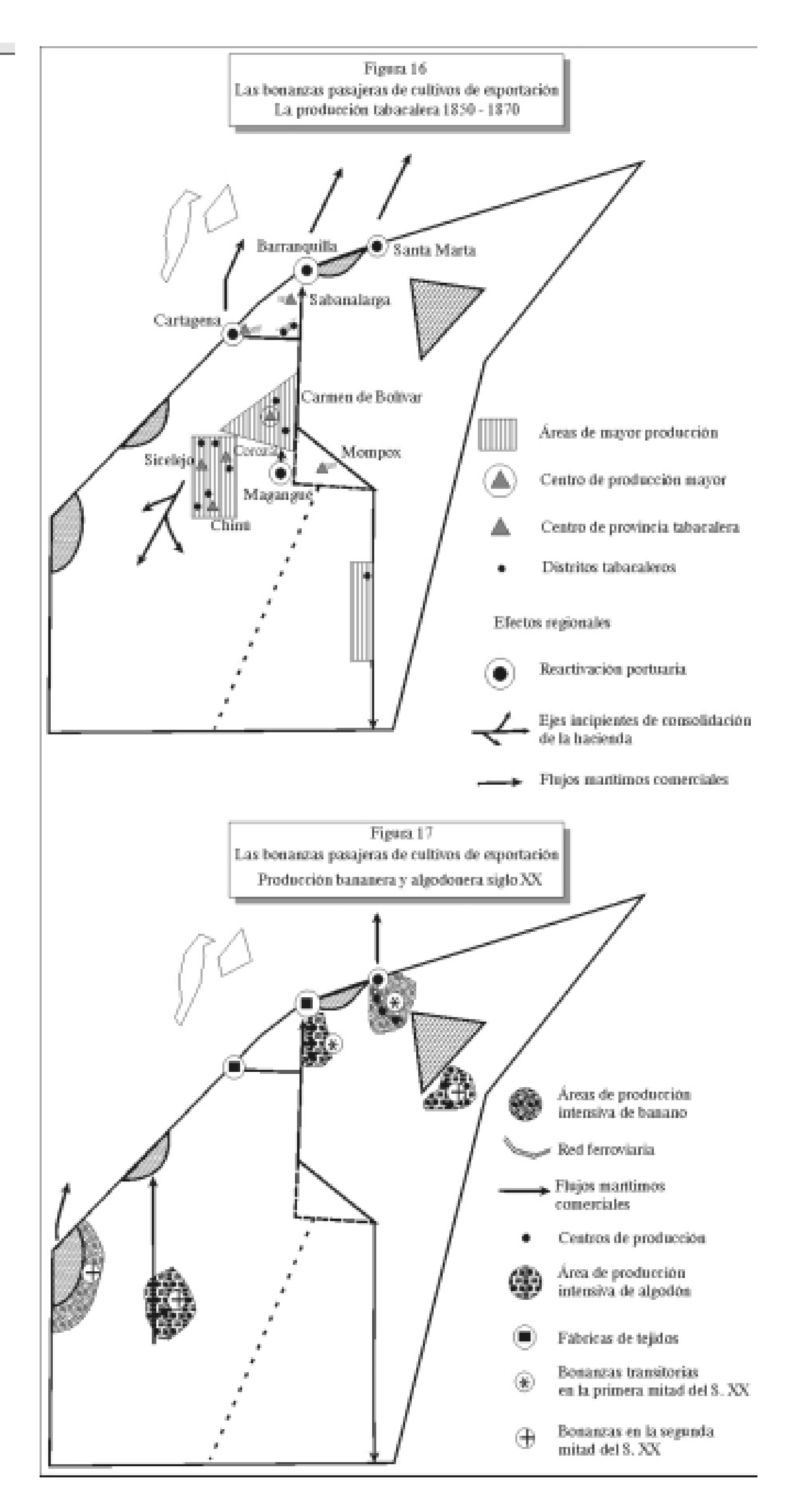
Las nuevas condiciones de producción, determinaron, en consecuencia, nuevas formas de composición de la estructura laboral y geográfica de la región. Ya no se trataba de mantener cultivos aislados para la autosuficiencia de mercados regionales, sino que se buscaba consolidar nuevos medios más desarrollados y tecnificados para los nuevos volúmenes de producción. Este cambio, significaba aglutinar a un gran número de trabajadores alrededor de las extensas plantaciones de los productos referidos. Así, las poblaciones que se encontraban en las fronteras de las grandes plantaciones eran absorbidas por la dinámica de estas últimas. Fals Borda, se refiere a estas tierras o a esta distribución de la producción agrícola con el calificativo de enclave, o sea aquella explotación de recursos naturales y humanos en un lugar relativamente aislado, según formas de trabajo y técnicas que quedan subordinadas a las relaciones de intercambio que se establecen entre el enclave y el capital extranjero, en países originarios o dominantes.

Con el transcurrir del siglo, se consolida la hacienda como estructuradora del espacio regional, a la vez que va transformándose, paulatinamente, en una verdadera empresa agrícola, sobre todo en aquellas zonas dedicadas al cultivo para la exportación y también va diferenciándose, cada vez más, de las pequeñas propiedades dedicadas a la agricultura de subsistencia. La expansión de la hacienda costeña se debió, en cierta medida, a la necesidad de producción de arroz, azúcar, algodón y ganado vacuno para el mercado interno, y de tabaco y banano para el externo.[3]

En el siglo XX, resultó fundamental para el poblamiento de la región, la expansión de la hacienda hacia el sur y el suroeste. La presión de los terratenientes antioqueños, se hizo sentir con el general Pedro Nel Ospina (fundador de las haciendas Marta Magdalena, Santa Helena y Cañaflecha, en 1920), con los Navarro (quienes llegan en 1915), con los Vélez (hacienda Chimborazo), con los Dauz (hacienda Canalete), con los Villa (hacienda La Vorágine) y con los Posada y antecesores (hacienda La Antioqueña). Casi al mismo tiempo, diversas familias acomodadas (incluyendo sirios, libaneses y palestinos, mal llamados «turcos», recién llegados) expandieron sus propiedades o fundaron otras nuevas. Tales son los casos de los Kerguelén, quienes se apropiaron de Lomagrande y Torpeza (1921); de los García Sánchez y los Padilla, instalados en Cereté y Chuchurubí (1915); de los Buelvas, quienes se apoderaron de los Cedros; de los Garcés en San Pelayo, y de los Berrocal, quienes obtuvieron los Majaguas en Jaraquiel y las tierras del pueblo de Boca de la Balsa. Más al norte, hacia el mar, aparecen los Espriella en Sabanas de Mucacá (1910); los Prieto, en San Onofre (1925) y los Santos Cabrera, en Río Ciego (1928) (Fals Borda, 1976: 42- 3).

En cuanto a los enclaves capitalistas, éstos aparecen en la costa al promediar el siglo XIX, cuando en 1844 se inaugura la Compañía Francesa formada por Victor Dujardin y Luis Striffler para la explotación del oro del cerro de Higuerón, en el alto Sinú. Hacia finales del siglo XIX, la tala de árboles se vuelve un fructífero

3 Más adelante se ampliará la información sobre estos productos.


Figura 16
Las bonanzas pasajeras de cultivos de exportación
La producción tabacalera 1850 - 1870
Barranquilla
Santa Marta
Sabanalarga
Cartagena
Carmen de Bolívar
Corozal
Sincelejo
Mompox
Magangué
Chinú
Áreas de mayor producción
Centro de producción mayor
Centro de provincia tabacalera
Distritos tabacaleros
Efectos regionales
Reactivación portuaria
Ejes incipientes de consolidación de la hacienda
Flujos marítimos comerciales
Figura 17
Las bonanzas pasajeras de cultivos de exportación
Producción bananera y algodonera siglo XX
Áreas de produción intensiva de banano
Red ferroviaria
Flujos marítimos comerciales
Centros de producción
Área de producción intensiva de algodón
Fábricas de tejidos
Bonanzas transitorias en la primera mitad del S. XX
Bonanzas en la segunda mitad del S. XX

negocio, aprovechado por los franceses Lacharme y Antoine (1890) y la compañía norteamericana de Geo. D. Emery (de 1883 a 1915 en el alto Sinú y de 1915 a 1929 en los ríos Mulatos y San Juan cuando agotó todas las maderas valiosas de la primera zona). El siglo XX, se inició en la región con la fiebre petrolera, aprovechada por las compañías petroleras extranjeras.

En 1901, una compañía anglo-belga, La Bolívar Oil Syndicate, entró a prospectar en San Pelayo y la South American Gulf llegó a San Andrés en 1913. La Standard Oil Company llegó a Purísima en 1914 y a Turbaco en 1915; la Colombian Oilfields a Galerazamba, a Tubará y Puerto Colombia en 1920; la Latin American Petroleum Corp. a San Jacinto, Carmen y Zambrano, en 1920; la Bataache Petr. Maatschapij a Toluviejo en 1920 y la Coastal Colombia Oil Company a El Limón, Páramo y Lorencita, en 1926 (Fals Borda, 1976: 51- 7).

El tabaco

El cultivo del tabaco, se vio estimulado por el mercado internacional, particularmente durante el auge que siguió a la abolición de su monopolio, a mediados del siglo XIX. Si bien esta bonanza duró, apenas, veinte años (1850-1870), su influencia fue definitiva en la consolidación de la hacienda como empresa agrícola en ciertas zonas así como en la reactivación portuaria, tras las convulsiones de la primera mitad del siglo XIX. En esta época, ya existían dos factorías de tabaco en María la Alta y en El Carmen, en Bolívar, esta última instalada en 1848, en un área de cultivos clandestinos (Pardo Pardo, 1972: 295).

Durante el auge, la hoja para exportación se producía tanto en los valles andinos como en importantes zonas de la costa. Ya en 1857, la participación del tabaco, clasificado como «Carmen» –que designaba el de los diferentes distritos productores de la costa en su conjunto– apenas representaba una quinta parte del total de las exportaciones, pero seis años después este tipo de tabaco lideraba las exportaciones tabacaleras. El Carmen de Bolívar, se constituyó en el núcleo de la producción en la costa, al lado de los distritos de Sincelejo, Corozal, Turbaco, Colosó, San Estanislao y Ciénaga, mientras que los puertos de Santa Marta, Cartagena y Magangué y, sobre todo, Barranquilla, recibieron beneficios enormes del impulso que la producción tabacalera dio a la navegación a vapor en el Magdalena y al comercio portuario, en general.

A mediados de la década de 1870, el entusiasmo tabacalero se desvanecía, aunque durante el siglo XX, la región mantuvo su condición de exportadora a Holanda, Alemania y Francia, pero en cantidades poco significativas. El estímulo a la producción, provino entonces de la creciente demanda interna de cigarrillos y cigarros elaborados tanto en los fabriquines domésticos - que pululaban en Cartagena, Toluviejo, El Carmen, Zambrano, Colosó, Guamo y Ovejas -, como en las fábricas, entre las cuales se destacó prontamente la Compañía Colombiana de Tabaco, controlada por capital antioqueño.

El regreso a las prácticas intervencionistas, a comienzos de siglo y el establecimiento de controles estatales a la industria tabacalera, con propósitos fiscales (la renta del tabaco se convirtió en la tercera fuente más importante de ingresos en los depar-

tamentos costeños), unidos a la fuerte competencia extranjera, desestimularon significativamente la producción (Posada Carbó, 1994: 250-2). (figura 16)

EL AZÚCAR

La caña de azúcar se cultivaba en pequeña escala en toda la región y únicamente con fines domésticos, aunque también, en algunas ocasiones, se obtuvieron cosechas que posibilitaron su exportación. Las intenciones de crear un producto de significativa importancia comercial y lucrativa, se desvanecieron ante la incapacidad de competir en el mercado internacional con otros países como Cuba.

La producción azucarera, se limitaba a suplir las necesidades locales, entre las cuales se destacaban las destilerías de ron y la elaboración de la panela. Este último era un producto popular, de vital importancia para la población más desfavorecida, en cuanto sustituía al azúcar refinado e, igualmente, cumplía varios propósitos. En los primeros años del presente siglo, se construyó un ingenio de importantes proporciones en Sincerín, junto al canal del Dique, que permitió recoger la primera zafra nacional. Este hecho, merece ser señalado, en la medida en que, a partir de una significativa inversión de capital, no sólo era posible que el dueño y productor obtuviera un beneficio económico, sino que la región se vio favorecida con la construcción de una vía férrea de 13 kilómetros y se facilitó, igualmente, el trabajo para sus pobladores. A los esfuerzos en Sincerín, se sumaron otras empresas tales como la empresa azucarera Berástegui, el ingenio Santa Cruz y la empresa Sautatá (Posada Carbó, 1994: 252).

La producción de azúcar en la región, principalmente en el departamento de Bolívar, fluctuó entre algunos períodos de autosuficiencia regional y otros en los cuales la demanda se suplía con las importaciones de otras regiones del país, en especial de los departamentos del Valle del Cauca y Santander. Pero, en general podría decirse que se ha mantenido estable hasta fechas recientes.

EL ALGODÓN

En 1860, y como consecuencia de la caída de la producción algodonera norteamericana ocasionada por la guerra civil, el algodón costeño experimentó una breve bonanza; pero, posteriormente las experiencias obtenidas con su cultivo resultan decepcionantes. Sólo hasta bien entrado el siglo XX, con la instalación de fábricas de tejidos en Cartagena, Barranquilla y Medellín, se registra una expansión de los cultivos en las riberas del Magdalena, cerca de Sitionuevo y Remolino, en el norte de Bolívar, así como en el departamento del Atlántico, en donde la cooperativa de algodoneros, logró reunir a más de 10.000 pequeños y medianos agricultores.

Pero no fue sólo gracias a la demanda de la industria textil como se estimuló la producción algodonera; sino también por la existencia de un precio doméstico superior a los precios internacionales. Pero ni aun así, se logró garantizar el abastecimiento de la industria, la cual, durante la década de 1930, se vio abocada a suplir sus necesidades con importaciones. En 1932, con la creación de la Algodonera Colombiana S.A., por parte de los textileros de Medellín, se inicia

una pugna entre productores y consumidores de la fibra. Esta confrontación, se intensifica en la década siguiente y se resuelve, merced a presiones regionales, en favor de primeros. El gobierno adoptó una política proteccionista con la creación de la Junta Nacional del Algodón; se fijaron precios mínimos y se restringieron las importaciones. Empero, todas estas medidas, resultaron insuficientes. Fue necesario esperar hasta la década del 50, cuando el algodón perenne se reemplazó por variedades anuales de fibra, el uso creciente de pesticidas permitió el control de las plagas y fueron mejoradas las vías de comunicación para que el cultivo del algodón iniciara otra fase de expansión, hasta sustituir las importaciones y permitir la apertura de una nueva frontera algodonera: las áreas tradicionales de producción del departamento del Atlántico y de las riberas del Magdalena fueron sustituidas por los nuevos centros en Codazzi, Valledupar y el sur del Cesar (Posada Carbó, 1994: 253-4). (figura 17)

EL BANANO

Desde comienzos de 1880, las tierras originalmente destinadas al cultivo del tabaco y del azúcar, sobre todo en el departamento del Magdalena, se destinaron gradualmente a la siembra del banano, ya que este producto no necesitaba una gran inversión y se podía cosechar en menor tiempo, con la utilización de mano de obra barata. Así mismo, la introducción de la refrigeración en el transporte marítimo y la organización de canales de distribución en los centros consumidores de la fruta, permitieron la penetración del banano en el mercado internacional.

La producción de esta fruta, se concentraba en la llamada región bananera que se puede ubicar principalmente dentro del territorio demarcado por los municipios de Ciénaga, Aracataca y Fundación y se realizaba en extensas plantaciones, a manera de enclaves. Las mayor parte de la producción, se concentraba en las tierras de las compañías extranjeras, aunque también existía una gran cantidad de fincas de pequeños y medianos productores que, generalmente, pertenecían a familias de inmigrantes (Posada Carbó, 1998). Ante las necesidades de llevar el producto hasta los puertos de embarque y de efectuar la distribución nacional, las redes de comunicación se desarrollaban bajo el monopolio de las empresas productoras. Estas se localizaban en lugares que, hasta ese momento, no contaban con fáciles vías de comunicación. La producción bananera, permitió la formación de un mercado laboral con inmigrantes de casi todo el país, en una zona en donde la escasez de mano de obra había impedido, hasta entonces, el despegue de la agricultura comercial. Y no se puede olvidar que los efectos de la bonanza sobrepasaron, con creces, los confines de la zona bananera. Fue así, por ejemplo, como con el crecimiento de la demanda de carne originada en estas explotaciones, la producción ganadera en el sur de Bolívar y en el Cesar, recibió un impulso definitivo.

En materia social, el desarrollo de la producción del banano, trajo consigo serias repercusiones. La población autóctona que residía en las inmediaciones de las plantaciones, conformó nuevos espacios de socialización, aunque esto no se logró por medio del elemento religioso o político como sucedió en la Colonia, sino a partir del aspecto netamente económico. Pero, así como el banano generó nuevas fuentes de trabajo en el departamento del Magdalena que, hasta ese momento, se hallaba sumergido en una profunda y ancestral crisis económica, también hay que

registrar que ese cultivo significó la seria explotación de la población nativa, situación que contrastaba con las condiciones de vida de que disfrutaban los técnicos extranjeros que laboraban en las plantaciones. Son notables los episodios de la historia nacional que relatan no sólo los abusos de que eran objeto los moradores de la región, sino también las manifestaciones de descontento que estos últimos protagonizaron, aunque vale la pena señalar que los salarios que se pagaban eran bastante elevados a nivel nacional, lo cual no quiere decir que necesariamente fueran adecuados.

Además, las decisiones políticas que se tomaban, respondían al interés de beneficiar a las compañías productoras. Durante mucho tiempo, en las primeras décadas del siglo XX, la influencia del banano, en esta parte de la región Caribe, no debería ser evaluada únicamente desde una perspectiva económica, puesto que la influencia en términos culturales, ocupa un lugar significativo dentro del territorio señalado.

Como todo producto agrícola de exportación, el banano se vio sometido a los vaivenes de la demanda internacional. Las dos primeras décadas del siglo XX, conocieron un auge inusitado. Pero ya, durante la segunda mitad de la década de 1920, una continua caída de los precios, a la cual se sumó una política restrictiva de costos, por parte de la United Fruit Company, generó un grave malestar económico que se tradujo en una seria agitación política, tras lo sucedido en la trágica huelga de 1928 .Durante los años que siguieron a tal fecha, la región sufrió los efectos de la depresión mundial y sólo pudo recuperarse a mediados de la década de 1930, gracias, en parte a que el Estado intervino para velar por unas mejores condiciones laborales. A este nuevo período de crecimiento, siguió la crisis más profunda del sector; en 1942, las exportaciones de banano se paralizaron y a las adversidades de la guerra se sumó una terrible plaga de sigatoka. Tras la guerra, se reanudaron las exportaciones, pero, todavía en 1950, éstas no habían podido recobrar sus niveles anteriores. Ya para entonces, existían claras señales de que la región había perdido competitividad como productora de banano y que tal cultivo sería más rentable en la región de Urabá (Posada Carbó, 1994: 256- 7).

La ganadería

A partir del siglo XIX, el ganado se convirtió en un elemento fundamental de la economía de la costa Caribe. Extensos territorios, hasta entonces desprovistos de cultivos o de algún tipo de elemento productivo, fueron inundados de reses. Diferentes tierras en el Cesar, Sucre, Córdoba, Bolívar y, en general, en toda la costa Caribe, fueron testigos de este nuevo elemento fundamental de la economía regional. Las cifras son poco confiables, ya que los censos mediante los cuales se registraba la población ganadera eran bastante alterados por los propietarios, quienes se cuidaban de no entregar las cifras correctas.

La ganadería como empresa productiva, demandaba unas condiciones geográficas específicas que posibilitaran un desenvolvimiento ideal del ganado. Fundamentalmente, exigía unas sabanas que le ofreciesen a los vacunos el alimento ideal para su formación y crecimiento. A diferencia de las llanuras naturales de la pampa argentina, las sabanas en la costa son producto de la tala y quema de los

bosques que originalmente cubrían las tierras. Generalmente, durante las épocas de lluvias las llanuras se inundaban y los ríos desbordaban sus causes originales, lo que causó la llamada trashumancia. El movimiento de los hatos, generalmente incluía el del ganadero, su familia y los empleados, lo que condicionaba una nueva forma de poblamiento, en la época contemporánea. Ésta, de alguna manera semejaba el poblamiento nómada que caracterizaba a algunas tribus prehispánicas en el actual departamento del Cesar. Adicionalmente, la introducción del alambre de púas fue un nuevo elemento en el paisaje rural de la región Caribe colombiana. Esta manera de delimitar la propiedad, no determinó forma alguna de poblamiento, pero sí simbolizó una nueva manera de concebir la tierra, o sea, el cercamiento gradual de los terrenos que anteriormente se encontraban libres.

En el terreno de las ciencias sociales, ha existido un debate alrededor de la incidencia que ha tenido la expansión de la hacienda ganadera, como modelo de desarrollo económico en la costa Caribe. Estudiosos de la materia como López y Fals Borda, han señalado los inconvenientes de esta modalidad de producción, en lo que se refiere a sus repercusiones sociales. Como se sobrentiende, la propiedad sobre el ganado y la tierra, en donde éste pastaba, se limitaba a un grupo reducido de la sociedad, que de ninguna manera estaba interesado en aportar, con su poder económico, a la construcción de la sociedad costeña, desde el período de independencia. Así, las extensas llanuras y sabanas que se encontraban en las márgenes de los ríos eran utilizadas por los ganaderos para alimentar a los animales, desplazando a los campesinos de las que podrían ser las tierras más productivas.

LAS VÍAS DE COMUNICACIÓN

Si algún factor ha sido fundamental en la estructuración del espacio de la costa Caribe y de su poblamiento, éste ha sido el de las vías de comunicación. Es su desarrollo el que ha permitido a algunas ciudades alcanzar la primacía urbana, al mismo tiempo que ha condenado a otras irremediablemente a la decadencia. El desarrollo de la infraestructura vial ha acompañado los flujos migratorios que vendrían a poblar las zonas abandonadas, así como ha impulsado la integración de las diferentes regiones que conforman la costa. «El transporte ha jugado un papel importante en el esquema centro-periferia. En efecto, las dos innovaciones que hicieron posible el comercio internacional a gran escala, y ya no circunscrito a los lugares portuarios o de fácil acceso a la navegación, fueron: la introducción de los barcos metálicos y de vapor y el desarrollo ferroviario que permitió penetrar en los lugares de interés para los centros». (Latorre, 1986: 17)

Hasta mediados del siglo XIX, las vías fluviales seguían siendo el principal medio de comunicación en la región. La gran mayoría de las poblaciones de más de 2000 habitantes se localizaban a orillas del mar, de los ríos o de los canales. Para ilustrar el caso pueden ser citadas Cartagena, Santa Marta y Riohacha, sobre la costa Caribe; Sitionuevo, Cerro de San Antonio, Campo de la Cruz, El Piñón, Remolino, Soledad, Mompox, Magangué y Barranquilla en el río Magdalena; Chimá, Lorica y Montería, en el Sinú; Valledupar, en el Guatapurí y Ciénaga de Oro, en un canal del río San Jorge.

Naturalmente, el río Magdalena siguió siendo –y así lo fue, hasta mediados del siglo XX– la principal arteria de comunicación entre la costa y el interior andino. Para

Barranquilla, como puerto fluvial, el problema radicaba en allanar su camino al mar; de ahí que, entre 1871 y 1888, se extendieran redes ferroviarias entre la ciudad y las radas de Sabanilla, Salgar y finalmente Puerto Colombia. Sólo después de la realización de las obras en Bocas de Ceniza, iniciadas en 1924 e inauguradas –inconclusas - en 1936, fue cuando los buques interoceánicos tuvieron acceso directo al puerto de Barranquilla. No obstante, todavía a mediados del siglo XX, los problemas de navegación en la desembocadura del río, no estaban resueltos.

El ejemplo de Mompox puede ilustrar perfectamente la importancia del Magdalena para las ciudades de la costa y el drama que se desencadenaba si el acceso al río quedaba vedado. Fue así como, desde la década de 1860, cuando el curso del río se desvió hacia Magangué, siguiendo la ruta del brazo de Loba, Mompox perdió su tráfico comercial y se sumió en una profunda decadencia, de la que no pudieron salvarla los distintos planes para forzar al río a retomar su cauce anterior (Posada Carbó, 1994: 238- 240).

En el caso de Cartagena, la inauguración del ferrocarril entre la ciudad y Calamar, en 1894, pareció asegurar su conexión con el río, pero en realidad la comunicación del puerto marítimo con el Magdalena siguió siendo complicada y ni el ferrocarril ni el intermitente canal del Dique pudieron suplir esta necesidad; en lo que se refiere a Santa Marta, los intentos por extender su ferrocarril a un punto en el Magdalena, se vieron frustrados por el desinterés de la United Fruit Company y por la franca oposición que demostraron Barranquilla y Cartagena. Los trabajos para conectar, por ferrocarril, a la ciudad con el río Magdalena empezaron en 1882 y en 1887 la línea llegó al sitio de Córdoba. En 1889, se reanudaron los trabajos hasta llegar a Sevilla en 1894 (kilómetro 67). En 1906 llegó a Fundación (kilómetro 95) en donde quedó finalmente detenida la obra (Pardo Pardo, 1972: 401).

En su conjunto, y pese a que la región participaba con ciertos productos de exportación, el grueso de lo que salía hacia el exterior por los puertos del Caribe provenía de las regiones andinas, y a su vez, la mayor parte de las importaciones, tenía como destino último el mercado del interior del país. Como lo señala Posada Carbó, «los principales puertos del Caribe tenían, pues, predominantemente –a excepción de Santa Marta durante el auge bananero–, la función básica de servir de punto de enlace entre los mercados externos y los grandes centros de producción y consumo de los Andes colombianos» (Posada Carbó, 1994: 242).

Al operar fundamentalmente como centros de tránsito, los puertos de la costa Caribe serían particularmente sensibles a los cambios en el sistema de transportes que tomarían un gran impulso en la segunda mitad del siglo XX, pero que ya podían vislumbrarse con la construcción de líneas férreas desde finales del XIX, con la apertura del canal de Panamá (que orientó buena parte de las nuevas vías de comunicación hacia el Pacífico) y con el trazado de una red de grandes carreteras, desde la década de 1930. Hacia mediados del siglo XX, era ya claro que el Magdalena había dejado de ser el eje de las comunicaciones del país y que la costa Caribe –que le había apostado, por tanto tiempo, a la conexión de sus puertos con el interior andino por medio de dicha arteria fluvial como fuente de prosperidad -, tendría que reorientar su red de comunicaciones, si no quería quedar aislada del resto del país (Meisel, 1994: 288).

El transporte ha jugado un papel preponderante en el reordenamiento poblacional de la región. Los centros agrícolas debían ubicarse en la proximidades de las rutas de transporte, si pretendían tener cabida en el desarrollo del comercio, tanto nacional como internacional. En general, las redes de comunicación, conformadas por ferrocarriles y carreteras, se construían en lugares estratégicos y sin embargo, los pequeños productores que no se encontraban bajo el proteccionismo del Estado o no tenían vínculos directos con las firmas extranjeras, se encontraban en la necesidad de establecer sus puntos de intercambio, en lugares adyacentes a estas vías o, de lo contrario, los costos del transporte podrían hacer bajar la ganancia. En consecuencia, así como las vías demarcaban un determinado recorrido espacial, estas mismas señalaban un nuevo ordenamiento poblacional, ya que generaban, además de las nuevas dinámicas productivas como tal, atractivos económicos que impulsaban a los colonos a establecerse en sus cercanías.

La situación para la costa Caribe, a mediados del siglo XX, no podía ser más desventajosa. Sólo contaba con el 6,7% de la red ferroviaria nacional y con unos pocos kilómetros de carreteras, la mayor parte de ellas sin pavimentar y además intransitables en los meses de lluvia (mayo-noviembre). De otro lado, las vías que comunicaban a las principales ciudades de la región entre sí, como las carreteras de Valledupar a Santa Marta y de Barranquilla a Cartagena, se hallaban en deplorables condiciones. En cuanto a la comunicación con el interior del país, simplemente no existía conexión por carretera; por el occidente la ruta que más se extendía hacia el sur, sólo llegaba hasta Planeta Rica, mientras que, al oriente, la vía de Valledupar a Cúcuta era prácticamente inutilizable.

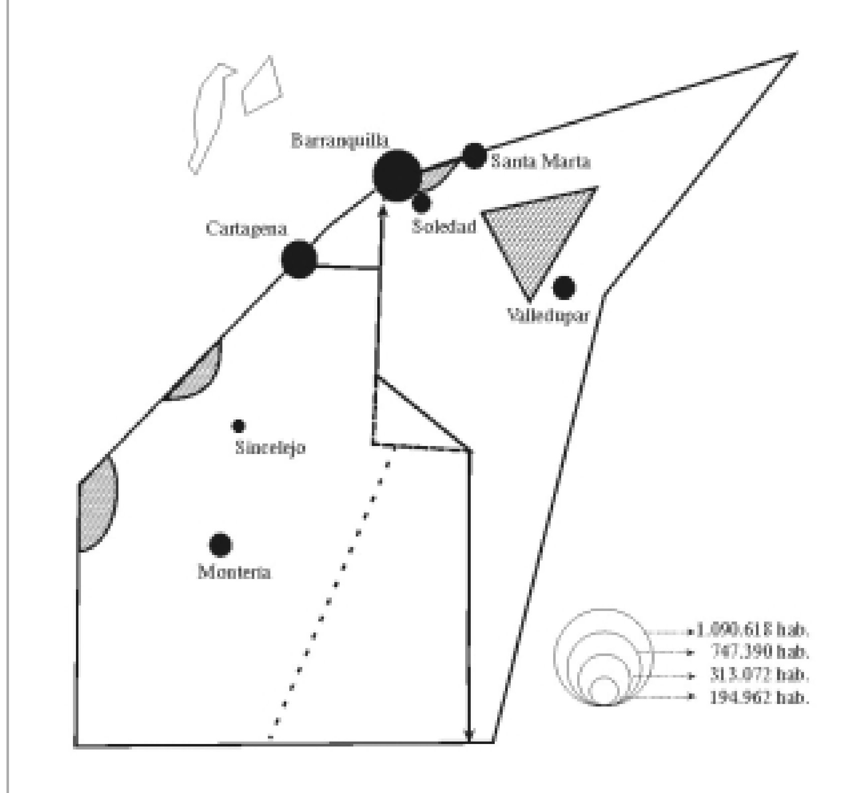
Era claro que las deficiencias en el transporte, representaban uno de los obstáculos más notorios para el desarrollo económico; por ello se impulsó decididamente un plan vial para el período 1951 - 1955, que incluyó entre sus principales proyectos tanto el empalme entre Tarazá y Planeta Rica para completar la carretera de Cartagena a Medellín, como los empalmes Cachirá- Abrego y Rincón Hondo- Caracolí, para terminar la carretera de Santa Marta a Bucaramanga. El primero de ellos, entró en servicio en 1955 y a finales de la década de 1960 los principales trabajos de la troncal oriental, de Santa Marta a Bucaramanga, ya se habían concluido. Finalmente, con la puesta en servicio del ferrocarril del Atlántico, en 1961, la costa Caribe logró establecer una nueva red de comunicaciones que resolvía el problema de incomunicación que la amenazó en la década anterior. Esta «revolución» en los transportes, tuvo un impacto contradictorio: sin duda contribuyó al proceso de integración regional, pero al eliminar las barreras naturales que protegían a las industrias locales, permitió la invasión de los mercados de la región por los productos de las tres grandes ciudades colombianas, Bogotá, Medellín y Cali (Meisel, 1994: 287- 9). (figura 18)

Figura 18

Grandes cambios de primacías poblacionales siglo XIX - siglo XX

Primacías poblacionales en 1993

Adaptado de Zambrano y Bernard, 1993



V

LA FORMACIÓN DE UN SISTEMA URBANO REGIONAL

Para comprender mejor la formación de la red urbana de la región Caribe de Colombia, debe tenerse presente que esta última se halla inscrita en un escenario nacional, caracterizado por el fraccionamiento y la gran heterogeneidad del espacio físico o natural que, durante largo tiempo, ha sido poco poblado y que dentro de él la población se ha asentado, de manera dispersa, en focos regionales. Esta configuración, ha dado como resultado la formación de fuerzas que presionan para la desagregación. Sin embargo, también se han presentado varios elementos que han permitido la estructuración del territorio nacional y una creciente integración regional. Son elementos que deben destacarse, entre otras razones por su gran incidencia en la formación de la red urbana caribeña, la valorización de la situación estratégica del país, así como el interés por controlar las ventajas que ésta ofrece en un marco político unificado. Esto ha generado la indispensable necesidad de la articulación de los espacios andinos del interior con los puertos del Caribe para poder acceder a los mercados externos. (Deler, 1993 : 1)

La disposición de esta arquitectura espacial, ha producido una estructuración necesariamente meridiana de los principales itinerarios, desde los inicios de la conquista española, hasta el presente. Durante las tres últimas décadas del siglo XIX, hasta la década de 1930, la consolidación de la agricultura de exportación que se logró con la economía cafetera, produjo el acercamiento de los espacios que hasta entonces, permanecían separados, gracias a las redes de comunicación y al despliegue de una urbanización multipolar. La urbanización del siglo XX, asociada a la industrialización, produce el *triángulo de oro* conformado por Bogotá, Cali y Medellín y su réplica en la costa Caribe, constituida por Cartagena, Barranquilla y Santa Marta.

Por la localización del litoral Caribe como piedra angular de las Américas del centro y del sur y punto de contacto entre estos dos macro espacios, la costa Caribe de Colombia aparece como la proa septentrional del continente y gracias a ello, el mundo andino se abre al mar Caribe. La función de lugar de encuentro y de difusión de técnicas y de culturas que la región del Caribe desempeñó en la época prehispánica, va a despertar un interés estratégico, cuando se le incorpora al sistema mundial. En efecto, durante la Colonia, el interés estratégico por el territorio del Caribe aparece cuando a Cartagena se le asigna la función de enlace importante en la flota española, debido a que se hallaba en la mitad del camino entre Lima y Sevilla. Esta posición estratégica, influyó en la unificación administrativa del territorio y con ello se mantuvo una sola administración territorial que incluía los dos frentes marítimos con el mundo andino. Esto aparece registrado en la jurisdicción del virreinato de la Nueva Granada en el siglo XVIII, en donde

se confirmaba la visión estratégica de un espacio que mantenía la comunicación entre los dos mares, incluyendo el itinerario terrestre que comunicaba a Cartagena con Quito, con Guayaquil y con el norte del Perú. Esta ruta del correo regular fue recorrida por Humboldt, antes de la Independencia. Eran intereses geopolíticos del Estado español los que hacían mantener unidos a estos espacios tan disímiles, que, en cierta medida, ya lo estaban, debido al interés de mantener una coherencia estratégica en el «mar de los Caribes»

Esta importancia estratégica de la costa Caribe y por derivación de Cartagena, se va a convertir en la fuente de una profunda contradicción. En efecto, este puerto, al ocupar la primacía urbana en la proa septentrional del continente, pasó a desempeñar el papel de plaza fuerte en el mar Caribe, función urbana que determinó buena parte de su morfología y que, además, se convirtió en un factor de presión para pausar profundas modificaciones de las relaciones de esta ciudad con su territorio. De esta manera, si durante la colonia temprana Cartagena derivó su riqueza de la explotación de un inmenso y rico territorio que estaba bajo su jurisdicción, las funciones de plaza fuerte y de centro comercial de proyección continental, provocaron una dislocación de sus fuentes de acumulación de riqueza, al punto que se nota un abandono de su territorio continental en favor del territorio marítimo.

Desde muy temprano, Cartagena aparece como una ciudad en donde la extinción de las encomiendas, se produjo sin mayores protestas por parte de los poderes locales, hecho que representaba una muestra del cambio en la fuente de acumulación de riqueza, en un momento en que el comercio ultramarino era más importante que la explotación de los indios. Otro síntoma que permite comprender los cambios que la ciudad de Cartagena experimentaba con su territorio, se puede encontrar a finales del siglo XVIII cuando se inician las empresas de Antonio de la Torre y Miranda y Palacios de la Vega, quienes fueron funcionarios encargados de reconquistar el territorio al sur de Cartagena, que se encontraba en manos de los arrochelados, por fuera de los controles de la sociedad mayor residente en esa ciudad. Esto permite insistir en que se había producido una dislocación espacial que le permitió a Cartagena construir unas relaciones territoriales que abarcaban buena parte del continente y que parte de sus funciones urbanas consistían en ofrecer seguridad a las comunicaciones de este territorio con España, pagando, por otro lado, el costo de dejar buena parte de la tierra firme cercana al control de las sociedades de frontera. En buena medida, el esplendor urbano colonial cartagenero, se derivaba de estas actividades, pero, a su vez, estas fortalezas estaban acompañadas de algunas debilidades como lo era la ausencia de fuertes controles en el territorio cercano a la ciudad.

Es necesario tener presente que los controles espaciales de las ciudades estaban fuertemente establecidos por una legislación que regulaba las relaciones de los centros urbanos con sus territorios. Así, por ejemplo, la introducción de una economía monetaria, por parte de España, estaba basada en el establecimiento de una institucionalización de los mecanismos de acumulación, los cuales tenían su centralidad en los núcleos urbanos.

En Cartagena, Santa Marta y Mompox, los tres centros urbanos más importantes, fue creado el sistema de Cajas Reales, institución que centraliza los ingresos provenientes de los diferentes sistemas impositivos, así como los gastos de la

Corona. Sin embargo, el comercio ilícito que era propiciado por la existencia de numerosos puertos naturales, así como por las mejores condiciones comerciales que ofrecían las potencias rivales de España, perturbó fuertemente la posibilidad de regulación de esta economía monetaria, así como su consecuente centralidad urbana. Además, esta red de control monetario estaba centralizada en los puertos, mientras que hacia el interior de las sabanas no existían ciudades que estuviesen encargadas de regular los procesos de control de las fronteras interiores.

De otra parte, la existencia de grandes fronteras agrarias abiertas en el interior de las provincias, permitió que se presentaran los intensos procesos de ruralización de la población, durante el siglo XVIII. Por lo tanto, estas dos razones se convirtieron en factores que influyeron con gran fuerza para evitar que en la costa Caribe surgieran nuevos centros de poder, como las villas y las parroquias, que pudieran constituirse en alternativas a los centros tradicionales de poder. Si en toda la Nueva Granada el surgimiento de villas que rivalizaron con las ciudades tradicionales fue un fenómeno generalizado, en el caso del Caribe las nuevas sociedades alternas carecieron de manifestaciones urbanas y presentaron una fuerte ruralización. Esto hizo que el proceso de poblamiento fuera sustancialmente diferente de aquel del resto de la Nueva Granada.

Por lo tanto, se presentan las grandes paradojas de que Cartagena, la ciudad más poderosa de la Colonia en la Nueva Granada, no disponía de un territorio cercano que estuviese bajo su control directo y de que los controles que los comerciantes asentados en este puerto poseían sobre las rutas del comercio transcolonial, dependían de las relaciones imperiales. Sin embargo, es conveniente resaltar que una de las funciones urbanas más importantes de los puertos caribeños como Cartagena y Santa Marta, así como del ribereño de Mompox, era la de servir de enlace entre el interior andino y el exterior caribeño y europeo. De esto, se va a derivar el establecimiento de unas estructuras territoriales sólidas, de clara permanencia histórica, en razón de la persistencia de las infraestructuras de comunicación que trascendieron la dominación colonial, puesto que las economías exportadoras continuaron consolidando estas relaciones territoriales.

CUADRO 1

DISTRIBUCIÓN DE LA POBLACIÓN COLOMBIANA POR REGIONES (PORCENTAJES)

Regiones	1843	1851	1870	1912
Caribe	11.9	11.5	12.0	14.5
Catatumbo	0.3	0.3	0.3	0.4
Cundboy.	34.1	33.4	32.9	24.0
Antioquia	10.2	0.0	12.3	14.5
Eje Cafe	1.8	2.8	3.6	8.2
Magd. Med	0.3	0.3	0.3	0.7
Santander	17.7	17.6	16.5	11.4
Pasto Pop	6.8	7.0	6.7	9.1
Sumapaz	2.0	2.0	2.3	2.8
Valle C.	4.3	4.3	3.4	4.3
Alto Mag.	7.5	7.1	6.2	5.8
Pacifico	2.6	3.5	3.0	3.8
Amazonia	0.2	0.0	0.1	0.1
Orinoquia	0.5	0.4	0.1	0.5
Total	100	100	100	100

Fuente:Censos de población.

En efecto, en Colombia se construyó la figura clásica de un espacio interior, con sus altas densidades demográficas y sus recursos. Este territorio se ubica en las tierras elevadas de la cordillera oriental, en el valle del río Cauca y en las zonas mineras de Antioquia, regiones que se han articulado, por medio de itinerarios que conducen hacia el litoral, con sus puertos, que son los nexos de las ciudades del interior y que aseguran su comunicación con la metrópoli. Por ello es que, desde la Colonia, se ha construido un tropismo marítimo que ha determinado una dirección preferencial meridiana hacia el mar Caribe, el cual se encuentra consolidado por el eje Santa Fe - Cartagena y continuó, luego, con el circuito Bogotá - Barranquilla. Este eje histórico, que corre a lo largo del amplio valle del Magdalena, ha conectado los «archipiélagos» del interior con el «archipiélago» costero. Como ya se anotó, lo que hizo la economía cafetera, fue conectar los dos archipiélagos del espacio andino que, hasta entonces, se encontraban separados, el de la cordillera Central con el de la Oriental, y a su vez consolidó la comunicación de éstos con el «archipiélago» costero.

Sin embargo, hay que tener presente que estas grandes permanencias en la estructuración del territorio, también han sufrido profundas transformaciones. Esto se explica, por los cambios en las primacías internas que se presentaron entre finales de la Colonia y principios de la República. La principal causa de estas transformaciones, se encuentra en la guerra de independencia por dos razones. Una de ellas fue la destrucción física de las ciudades, en especial de Cartagena, la cual pagó un alto precio por haber sido la plaza fuerte durante la Colonia. La segunda fue que la guerra produjo la destrucción de buena parte de la riqueza acumulada en las ciudades, representada tanto en los atributos urbanisticos como en la riqueza representada en las elites de comerciantes y empresarios que sufrieron fuertemente el costo de los enfrentamientos. Esto provoca la crisis de la incipiente agricultura de exportación que había comenzado a desarrollarse desde las reformas de libre comercio, en la década de 1780, así como la ruralización de la población. Otra razón de la crisis de Cartagena, se encuentra en la desaparición de la geopolítica imperial española, que trataba al conjunto del continente como una gran unidad administrativa dividida en varios virreintaos y capitanías. En

CUADRO 2

PRIMACÍAS URBANAS EN LA REGIÓN, 1843

Municipio	Población	Departamento
Cartagena	10.145	Bolívar
Mompox	9.578	Bolívar
Barranquilla	5.651	Atlántico
Soledad	4.947	Atlántico
Sincelejo	4.673	Sucre
Chinú	4.629	Córdoba
Santa Marta	4.411	Magdalena
Lorica	4.349	Córdoba
Sabanalarga	4.272	Atlántico
Ciénaga	4.136	Magdalena
Ciénaga de Oro	4.012	Córdoba
Magangué	3.465	Magdalena
Carmen	2.973	Bolívar
Riohacha	2.791	Guajira
Sahagún	2.679	Córdoba

Nota: Este cuadro y los siguientes, se elaboraron con base en los censos citados, y las cifras hacen referencia al total de la población urbana y rural. Los municipios se presenta ubicados según los actuales departamentos, para facilitar su comprensión y evitar confusión en la lectura con los cambios en la división político administrativa.

CUADRO 3
PRIMACÍAS URBANAS EN LA REGIÓN, 1851

Municipio	Población	Departamento
Mompox	13.711	Bolívar
Cartagena	9.896	Bolívar
Corozal	6.351	Sucre
Barranquilla	6.114	Atlántico
Sincelejo	6.046	Sucre
San Andrés de Sotavento	5.511	Córdoba
Ciénaga de Oro	5.163	Córdoba
Ciénaga	5.078	Magdalena
Sabanalarga	5.070	Atlántico
Chinú	5.067	Córdoba
Santa Marta	4.370	Magdalena
Sucre	4.054	Sucre
Chiriguaná	3.578	Magdalena
Lorica	3.532	Córdoba
Sahagún	3.497	Córdoba

CUADRO 4
PRIMACÍAS URBANAS EN LA REGIÓN, 1870

Municipio	Población	Departamento
Barranquilla	11.595	Atlántico
Sincelejo	11.333	Sucre
Cartagena	8.603	Bolívar
Mompox	7.773	Bolívar
Ciénaga	7.127	Magdalena
Sabanalarga	7.025	Atlántico
Carmen	6.946	Bolívar
Corozal	6.309	Sucre
Santa Marta	5.472	Magdalena
Sahagún	5.210	Córdoba
San Onofre	5.104	Sucre
Majagual	4.730	Sucre
Chiriguaná	4.598	Cesar
San Andrés de Sotavento	4.438	Córdoba
Soledad	4.180	Atlántico

razón de esta lógica, Cartagena tenía asignadas funciones que, dejó de cumplir con la desaparición de la dominación española y su concepción supravirreinal del espacio. Este puerto deja de ser el eslabón entre Sur América, Centro América, el Caribe y España, función que en buena medida la va a cumplir Panamá desde mediados del siglo XIX, en razón de la fuerza que el Istmo adquiere por la dinámica del Pacífico, como resultado del descubrimiento del oro en California.

LAS PRIMACÍAS URBANAS DURANTE EL SIGLO XIX

Estas crisis se reflejan en la población de la costa Caribe, la cual crece más lentamente que la del resto del país. El retroceso demográfico del Caribe, se puede observar en los datos censales. Así, en 1780, la costa Caribe tenía una población que correspondía al 21% del total de la población de la Nueva Granada, mientras que, en 1843, sólo representaba el 11,9% del total nacional. Esta menor participación demográfica es el resultado de una menor tasa de crecimiento de la población, pues entre 1780 y 1835 la población de Bolívar creció al 0,5% y la del Magdalena al 0,6%, mientras que el conjunto nacional alcanzó el 1,3%. Entre

1835-1870 continúa siendo inferior al país. En Bolívar alcanza el 1,2% y en el Magdalena el 1,1% frente al 1,6% del país. Sólo entre 1870 y 1912, el ritmo de crecimiento de la región se sitúa por encima del nacional.

Durante el siglo XIX, los ejes del sistema urbano de la naciente región Caribe, continúan siendo el litoral y el río Magdalena, de manera similar a como había acontecido en el período de la dominación española. A pesar de la decadencia poblacional que se sucede con posterioridad a la Independencia, a la cual ya se ha hecho referencia, son los municipios ubicados en los corredores de intercambio los que mantienen las primacías urbanas. En efecto, Cartagena y Mompox, a pesar de la decadencia anotada, aún se mantienen como dos de las ciudades más pobladas de la Nueva Granada, según el censo de 1851.

En el censo siguiente, o sea el de 1873, los cambios son notorios. Estos dos puertos desaparecen del rango de las ciudades primadas de Colombia, pues Mompox va a iniciar su profunda decadencia como puerto y eje de las comunicaciones para ser sustituido por Barranquilla, ciudad que ocupará el puesto número 11, entre las más pobladas del país. Las transformaciones que experimenta la red urbana regional, se evidencian más si se observa que Sincelejo ocupa el puesto número 12, como prueba del intenso poblamiento que se estaba presentando dentro de las llamadas sabanas de Bolívar, territorios de los actuales departamentos de Córdoba y Sucre, así como en la parte del sur de Bolívar. Esto se puede observar, en el Cuadro 2, donde aparece que, en 1843, 12 de los municipios más poblados son puertos marítimos y fluviales, lo cual pone de relieve la función de la red urbana regional.

Además de estos centros, los cuales, en su mayoría, no pasaban de ser pequeños poblados con influencia subregional, existían numerosos pequeños pueblos de origen diverso, tales como los palenques, los pueblos de indios y las veredas dentro de algunas haciendas. Algunos de ellos fueron el resultado de las políticas de poblamiento de fines del siglo XVIII y otros surgieron como producto del poblamiento espontáneo. Se trataba de una red urbana, fuertemente caracterizada por una economía agraria y poco conectada con los mercados mundiales, con la excepción de los puertos marítimos de Cartagena y Santa Marta y de otro fluvial que primero fue Mompox y luego Barranquilla.

Los cambios en las primacías que se muestran en los cuadros anteriores están íntimamente relacionados con los cambios en la importancia de los puertos. Como ya fue señalado, la crisis de Cartagena originada en la coyuntura de la Independencia fue una causa importante del descontrol sobre el canal del Dique, puesto que esta vía resintió la falta de mantenimiento y con ello el puerto encontró grandes dificultades para conectarse con el río Magdalena. De manera simultánea, Barranquilla había alcanzado una gran importancia como puerto de exportación. Algunas obras como el ferrocarril entre dicha ciudad y el embarcadero marítimo de Salgar y luego entre ella y el muelle de Puerto Colombia, iniciado en 1869, son un factor clave para comprender la primacía portuaria lograda por esta ciudad. Lo contrario sucedió en Cartagena. Esta ciudad inició, en 1890, la construcción de la línea del ferrocarril a Calamar, pero los errores en el trazado de la misma, causaron un funcionamiento ineficiente y, por lo tanto, esta obra no pudo suplir la falta que dejaba sentir el canal del Dique. De otro lado,

las dificultades de Santa Marta por asegurar su conexión con el río, se reflejan en la jerarquía, en cierta medida secundaria, que tenía la ciudad en la red urbana regional; ya a fines del siglo XIX, su rezago es notorio frente a nuevos centros de poder. Es, entonces, cuando el ferrocarril de Barranquilla le permite a esta ciudad ubicarse en ventaja, en la competencia por la primacía portuaria, condición que le asegura la primacía urbana y con ello se pone fin a una estructura urbano regional que había perdurado desde mediados del siglo XVI, cuando se estructuró el eje Santa Fe-Cartagena.

Pero este cambio, se produjo en el interior de la región y no en las funciones urbanas. Vale decir que un puerto sustituyó a otro. Por lo tanto, las primacías urbanas regionales, continuaban dependiendo de las funciones urbanas basadas en la conexión entre un «interior», representado en el mundo andino y un «exterior», representado en los mercados mundiales. Es decir, la función de enlace de «archipiélagos», continuaba. Desde esta óptica, puede decirse que existe una gran continuidad con las estructuras territoriales establecidas durante los siglos anteriores, sistema que la evolución del transporte a vapor por el río contribuyó a consolidar y, por ello, la orientación meridiana de la organización del sistema de transporte nacional se preservó.

Sin embargo, así como se encuentran estas continuidades, también se pueden destacar novedades de gran importancia. Si bien durante la Colonia no surgieron villas alternas en el interior de las sabanas, desde mediados del siglo XIX se deja sentir el fortalecimiento de municipios en el interior de la costa. Estos son los casos de Sincelejo, Lorica, Chinú, Ciénaga de Oro, Carmen de Bolívar, Montería y Sahagún, ciudades cuyo origen no se encuentra en el poblamiento formal de la Colonia, pero que rápidamente, aprovecharon los principios de igualdad que permitía la legislación de 1824 que introduce la municipalización y logran su propio dinamismo, sin la coyunda de las ciudades puerto. La oferta de las vías fluviales, el Sinú y el San Jorge, permite que estos nuevos centros puedan tener independencia de los puertos marítimos y logren también establecer sus propias conexiones con el exterior. Tales son los casos, por ejemplo, de los puertos internos de Lorica y de Ciénaga de Oro. Hay que anotar, que el crecimiento de este último municipio dependió de la dinámica de la hacienda Berástegui, verdadero emporio exportador.

Este último proceso es de suma importancia para poder entender el policentrismo urbano que muestra la región en el siglo XX. En efecto, así como en el país no se presentó la existencia de una ciudad que dominara, de manera indiscutible, en la vida nacional, en esta región tampoco se encuentra un epicentrismo de alguna ciudad. Los relevos que se han ilustrado en este trabajo entre Cartagena, Mompox y Barranquilla, se presentaron de manera simultánea con el surgimiento de centros de poder alternos de mucho dinamismo y cuyo empuje no dependía de las funciones de enlace interior-exterior, sino de dinámicas propias, basadas en las economías agrarias.

En síntesis, durante le siglo XIX, ocurren profundos cambios en las primacías, pero también éstos se producen con continuidades, en lo que tiene que ver con las funciones urbanas de las ciudades primadas. Una continuidad notable es la ubicación del poblamiento. La población se asienta, mayoritariamente, en la banda izquierda del río Magdalena territorio que desde la época prehispánica era caracterizado como el espacio de mayor poblamiento. Otra continuidad se encuentra

CUADRO 5

DISTRIBUCIÓN PORCENTUAL DEL VOLUMEN DEL COMERCIO

Período	Barranquilla	Cartagena	Santa Marta	Buenaventura
1918 – 19	30.8	22.6	38.4	8.2
1922 – 24	34.2	15.3	38.9	11.6
1927 – 30	31.9	19.2	27.6	21.3
1943 – 47	35.5	17.0	4.2	43.2

Fuente: Casas, Fernando. El proceso de urbanización en la Costa Caribe. Cider, 1985, p.62.

en el sentido meridiano de la infraestructura de transporte, el cual también presenta modificaciones, en razón de los cambios tecnológicos que experimenta el transporte fluvial cuando la navegación a vapor prescinde de las «paradas» de la boga, sistema que había marcado los itinerarios portuarios, durante la Colonia. Poco a poco, a medida que se consolida la navegación a vapor, los puertos sobre el río Magdalena van perdiendo protagonismo y son sustituidos por los de Honda y Barranquilla, ubicados en los extremos. A fines del siglo XIX, la inauguración del muelle de Puerto Colombia, de 1.200 metros de extensión, termina por consolidar la primacía portuaria de Barranquilla.

Los nuevos centros urbanos del amplio espacio de las sabanas están asociados a la expansión terrateniente. Cabe hacerse la pregunta sobre la calidad del impacto urbano de estas haciendas, pues si bien se nota un crecimiento de las poblaciones de los municipios, es necesario analizar, con más cuidado, la forma como se consolidaron estos nuevos centros urbanos.

LOS CAMBIOS ECONÓMICOS DEL SIGLO XX Y SU IMPACTO EN EL SISTEMA URBANO DEL CARIBE

Los relevos que han sido señalados en las primacías urbanas en el siglo XIX, continúan en la centuria siguiente. De una parte, los puertos de Barranquilla, Cartagena y Santa Marta, se ratifican como los más importantes centros urbanos en la región. A su vez, los tres puertos experimentan procesos diferenciados, en razón del auge de

CUADRO 6

PRIMACÍAS URBANAS EN LA REGIÓN, 1918

Municipio	Población	Departamento
Barranquilla	64.543	Atlántico
Cartagena	51.382	Bolívar
Ciénaga	24.708	Magdalena
Montería	23.268	Córdoba
Lorica	19.955	Córdoba
Santa Marta	18.040	Magdalena
Carmen	17.149	Bolívar
Sucre	17.078	Sucre
Sabanalarga	15.979	Atlántico
Mompox	15.435	Bolívar
Sincelejo	14.722	Sucre
Magangué	14.076	Bolívar
San Juan Nepomuceno	13.099	Bolívar
Chinú	12.551	Córdoba
Corozal	11.907	Sucre

Fuente:Censo de población.

Cartagena, gracias a la economía agraria de sus cercanías y a las exportaciones petroleras realizadas por su puerto. Por su parte, Santa Marta se beneficia desde el final del siglo XIX de la economía bananera que se desarrolla en la zona y Barranquilla se consolida como el gran puerto de las exportaciones cafeteras.

Las innovaciones en los transportes están íntimamente relacionadas con los cambios en las primacías urbanas. En el caso de Cartagena, en 1915 se emprendió la mejora definitiva del canal del Dique y en 1923 se contrataron los trabajos de ingeniería de este canal, así como el mantenimiento permanente, el dragado y la rectificación. Estas obras reemplazaron al maltrecho ferrocarril Cartagena-Calamar. Entre 1951 y 1952, se amplía y profundiza el canal, se rectifica en algunos tramos y se le da un mantenimiento continuo.

La importancia de estas tres ciudades se puede observar en el Cuadro 5 donde aparece la evolución del comercio, realizado por los puertos del mar Caribe y el océano Pacífico y se constata el efecto de la diversificación de los mismos con la aparición del puerto de Buenaventura.

El puerto de Buenaventura, debe su creciente importancia a su cercanía a la zona cafetera y a la apertura del canal de Panamá. De otra parte, la decadencia de Santa Marta está asociada a la crisis del cultivo del banano y habría que esperar a que se construyera el ferrocarril Bogotá-Santa Marta para que este puerto volviera a reactivarse.

El análisis del censo de 1918, demuestra que el cambio ya es radical y el aspecto de la región de la costa Caribe de Colombia, al igual que el que presentaba el país es diferente de aquel que se registraba durante el siglo XIX. Tal transformación, se corresponde con la distribución regional de la población puesto que, desde comienzos del siglo XX, la región Caribe experimenta un fuerte incremento en la participación de su población en el total nacional, tendencia que continúa durante todo el siglo. Paradójicamente, la costa Caribe se va configurando como la gran frontera interna de Colombia, en razón de haberse convertido en uno de los más importantes destinos de las migraciones internas.

CUADRO 7

PRIMACÍAS URBANAS EN LA REGION, 1938

Municipio	Población	Departamento
Barranquilla	152.348	Atlántico
Cartagena	84.937	Bolívar
Montería	64.192	Córdoba
Ciénaga	47.333	Magdalena
Lorica	41.327	Córdoba
Santa Marta	33.215	Magdalena
Magangué	27.379	Bolívar
Sabanalarga	26.659	Atlántico
Sahagún	25.932	Córdoba
Sucre	22.850	Sucre
El Carmen de Bolívar	22.144	Bolívar
Corozal	21.832	Sucre
Mompox	19.656	Bolívar
Sincelejo	19.521	Sucre
Ayapel	19.225	Córdoba

Fuente: Censo de población.

Estos cambios en la distribución espacial, se explican por dos factores que aparecen en el siglo anterior como fueron la economía cafetera y las migraciones internas, procesos correlacionados que estuvieron acompañados por la industrialización así como por el desarrollo del sistema de transporte. Sin embargo, hay que anotar que en el Caribe el mejoramiento de los transportes no se dejó sentir de manera generalizada sino después de 1948. Para entonces, el proceso de migraciones de los Andes al Caribe va a aprovechar esta modernización de las comunicaciones y con ello la costa se benefició de los excedentes demográficos andinos En efecto, en el censo de 1918 se puede observar la consolidación de los procesos que venían produciéndose desde el siglo anterior y es así como tres

CUADRO 8
PRIMACÍAS URBANAS EN LA REGIÓN, 1973

Municipio	Población	Departamento
Barranquilla	665.917	Atlántico
Cartagena	312.557	Bolívar
Montería	154.599	Córdoba
Santa Marta	128.755	Magdalena
Valledupar	112.057	Cesar
Ciénaga	89.912	Magdalena
Soledad	65.127	Atlántico
Magangué	62.612	Bolívar
Lorica	59.460	Córdoba
Carmen	55.989	Bolívar
Sahagún	48.962	Córdoba
Plato	41.521	Magdalena
Riohacha	39.508	Guajira
Sabanalarga	38.423	Atlántico
Cereté	37.068	Córdoba

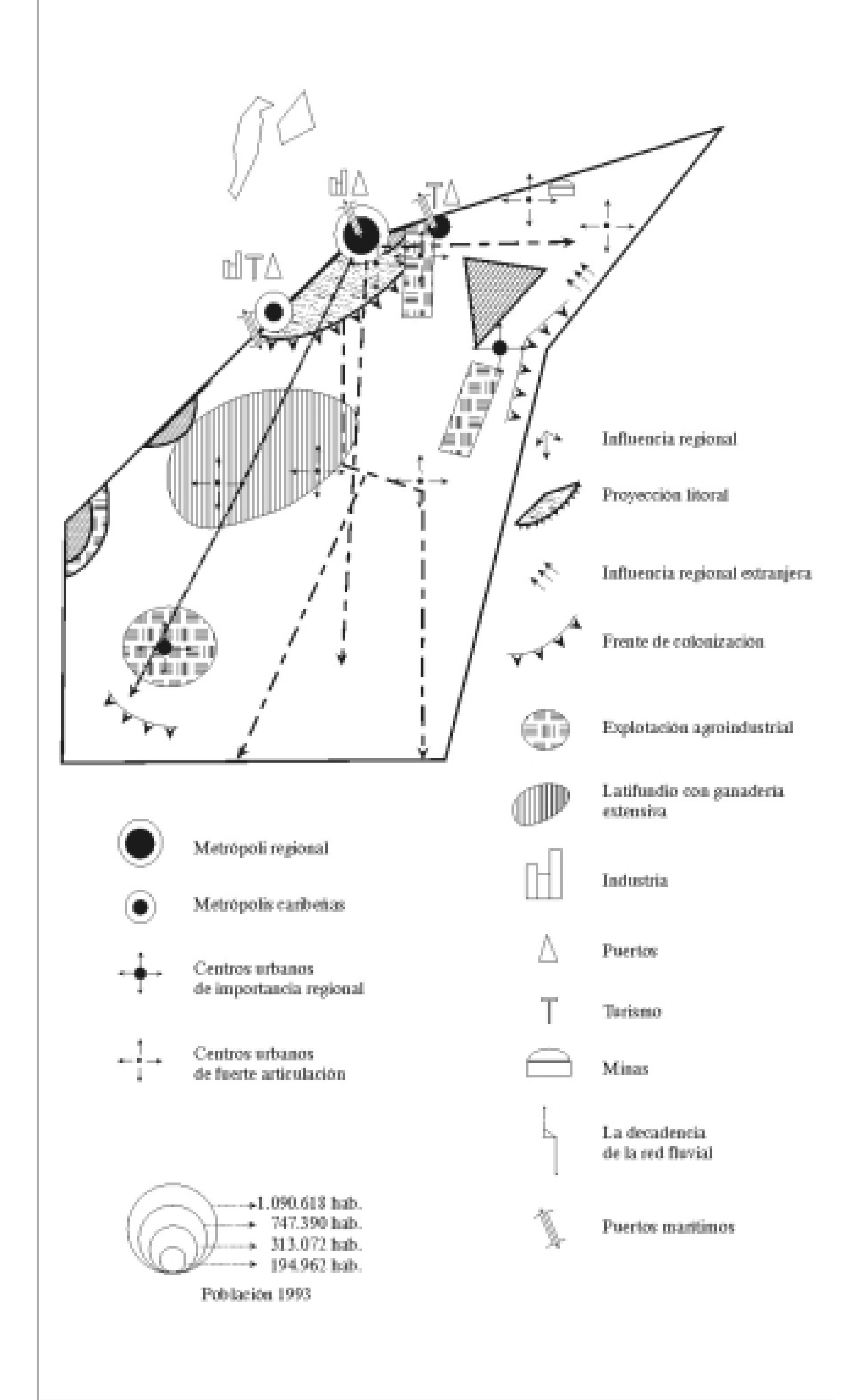
Fuente: Censo de población.

CUADRO 9
PRIMACÍAS URBANAS EN LA REGIÓN, 1993

Municipio	Población	Departamento
Barranquilla	1.348.535	Atlántico
Cartagena	661.830	Bolívar
Santa Marta	279.958	Magdalena
Montería	266.840	Córdoba
Valledupar	247.942	Sucre
Sincelejo	148.410	Sucre
Ciénaga	116.686	Magdalena
Riohacha	107.329	Guajira
Magangué	95.725	Bolívar
Malambo	89.138	Atlántico
Lorica	84.358	Córdoba
Sahagún	76.566	Córdoba
Plato	73.534	Magdalena
Cereté	61.098	Córdoba
Maicao	58.551	Guajira

Fuente: Censo de población.

Figura 19
Organización urbano-regional a finales del siglo XX
Adaptado de IGAC, 1990



puertos se reafirman como las ciudades primadas de la costa, pero, con la exclusión de Santa Marta, ciudad que muestra un rezago demasiado pronunciado.

Según se evidencia en el censo de 1938, los cambios en la distribución espacial de la población continúan. Esto, en razón a la tardía integración de los sistemas subregionales de transporte. En efecto, la relación de este proceso con la evolución de los transportes es bien interesante. La construcción de los ferrocarriles, siguió conformada por tramos inconexos y se puede afirmar que no estructuraron el territorio hasta 1930, cuando las carreteras se sumaron a las vías férreas. Es, por tanto, hacia finales de esa década cuando los mercados subregionales se empiezan a integrar. Al menos, se estaban conectando algunos sistemas de comunicaciones terrestres, alrededor de Cartagena-Barranquilla. El otro subsistema se estaba formando alrededor de Montería-Sincelejo. Y por último, aparece el subsistema de los puertos del río Magdalena.

Otros cambios en el transporte, a nivel nacional, influyen en las dinámicas de la región Caribe de Colombia. Así se tiene que la construcción del ferrocarril del Pacífico, concluido en 1915, al igual que la apertura del canal de Panamá, sucedida unos años después, fueron los hechos clave que permitieron manejar la producción cafetera de la cordillera Central por la vía Cali-Buenaventura e iniciar un fuerte proceso de industrialización en las ciudades ubicadas en dicha cordillera. Esto se evidencia en la participación de las aduanas dentro del total de las exportaciones entre 1918 y 1991, que muestra que, en 1923, mientras por Barranquilla se exportaba el 52,3% del total de las mercancías nacionales, por Buenaventura sólo se exportaba el 24,3%. Pocos años después, en 1940, la relación era bastante diferente, ya que por Barranquilla se movilizaba el 20,5% del volumen exportado y por Buenaventura el 33,6% del mismo Esta tendencia va a acentuarse con posterioridad. Así, en 1960, por Barranquilla se movilizaba el 4,7% del total de las exportaciones nacionales y por Buenaventura el 65,4%. En 1991, esta tendencia sufre fuertes distorsiones, cuando Barranquilla participa con el 10,4% del volumen exportado y Buenaventura reduce su participación al 17,4%, en razón de la diversificación de puertos que presenta el país en las últimas décadas.

Sin embargo, la tendencia que relacionaba la distribución espacial de la población con los ciclos exportadores y que prácticamente se había iniciado en las dos últimas décadas del siglo XIX, empieza a perder fuerza desde la posguerra. En efecto, el censo de 1951, ya registra el cambio en la dinámica de poblamiento y allí se constata que, gracias a la integración de los subsistemas de transporte, comienza la conformación de metrópolis regionales, tal como lo ilustra el caso de Barranquilla, gracias a su industrialización, condición ésta que le permitió fijar mano de obra en actividades diferentes a las portuarias. Así, con estas nuevas dinámicas se produce un relativo fortalecimiento de la economía regional y aparece una jerarquización urbana consolidada alrededor de un sistema urbano que, a su vez, se estructura alrededor de Barranquilla. Con esto, se cierra el ciclo poblacional en el cual las exportaciones fueron un factor fundamental. Por lo tanto, el crecimiento urbano de la costa Caribe deja de depender exclusivamente de su relación con la función que, hasta entonces, había sido la determinante principal de la urbanización, como era la conexión interior - exterior. Esto se constata en el censo de 1973.

Además, hay que tener presente que esta evolución regional tiene una relación directa con la historia de los transportes, a nivel nacional. La construcción de carreteras, que prácticamente despegó en 1930, tomó impulso a fines de los cincuenta y ya hacia 1959 muestra una interacción importante con todas las regiones. Sólo faltaba, entonces, unir a Antioquia con la costa. En 1961, esta última, se enlaza con el interior, por medio del ferrocarril del Atlántico. Para entonces, la integración espacial, condición indispensable para comprender la consolidación de las cuatro ciudades primadas Bogotá, Cali, Barranquilla y Medellín es un hecho. La jerarquía demográfica entre 1951 y 1985, muestra una distancia mayor entre Bogotá y el grupo de ciudades conformado por Medellín, Cali y Barranquilla, así como entre estas últimas y los demás centros urbanos del país. (figura 19)

«Una explicación de esta situación, se presenta a la luz de la teoría de la localización industrial, complementada con la teoría de las áreas de mercado. En efecto, a medida que los sistemas de transporte han mejorado en el país (infraestructura y vehículos), los costos de transporte han sido cada vez menores en proporción al precio del producto. En estas circunstancias, la localización de los sectores productivos no está atada a los costos de transporte y comienzan a pesar más otros factores, y, en especial, las economías de aglomeración y las economías de escala, lo cual hace concentrar las actividades industriales en unos pocos lugares. A esto se suma el hecho de que al existir estas economías y al disminuir los costos de transporte, las áreas de mercado se hacen cada vez más grandes y la primacía de ciertos puntos se hace mayor.» (Latorre, Emilio, 1986: 94)

En el último medio siglo, el surgimiento de las carreteras trajo consigo una mayor concentración de la actividad económica, gracias a un mayor control de los mercados regionales. Fue ese el momento en el que se formaron, por un lado, el llamado triángulo de oro, compuesto por Bogotá, Cali y Medellín y, por el otro, en el norte, el eje Cartagena - Barranquilla - Santa Marta.

EL TRANSPORTE Y LA URBANIZACIÓN

Como se ha venido señalando, los procesos de poblamiento anteriormente descritos, los cambios radicales que ellos han presentado y el replanteamiento de las primacías urbanas están íntimamente ligados a la evolución de los medios de transporte. La ausencia de una mínima red de transporte durante la Colonia y buena parte del siglo XIX, es un elemento clave para entender la permanencia de la distribución espacial de la población, desde las épocas prehispánicas, en razón de que dicha carencia impidió la comunicación efectiva entre los distintos islotes que conformaban los mercados regionales. Debe recordarse, que la vinculación de los mercados constituye una condición indispensable para el surgimiento de primacías económicas, de carácter nacional.

En el siglo XIX, el sistema de transporte era prácticamente inexistente y el desplazamiento interno tomaba demasiado tiempo, debido a que las vías no pasaban de ser caminos de herradura. Así se tiene que, a comienzos del siglo XX, un viaje de Barranquilla a Medellín duraba tres semanas, uno de Bogotá a Medellín dos semanas y el viaje entre Bogotá y Buenaventura tomaba diez días. La construcción

de los primeros caminos y la regularización de la navegación a vapor por el Magdalena, en algo acortaron los tiempos de viaje, pero sin causar grandes modificaciones, debido a las dificultades para transportar grandes cantidades de pasajeros y de carga, en razón a los numerosos transbordos que el recorrido imponía, con el consiguiente alto costo de los fletes. Por ejemplo, en 1908, entre Barranquilla y Bogotá, según los productos, el flete costaba entre 7 y 14 veces más que el que correspondía al trayecto Nueva York-Barranquilla.

Además, los primeros esfuerzos realizados en la construcción de ferrocarriles, se orientaron a la comunicación de los centros urbanos importantes con los puertos fluviales y marítimos; se trataba de un sistema de transporte centrífugo, hacia afuera del país y que tenía como eje central al río Magdalena, siguiendo las exigencias del comercio internacional.[4] Antes de 1920, se trataba de tramos aislados, que no constituían una red. Pero, esta situación cambió en esos años, cuando se logró constituir redes regionales como la de la región central y la del Pacífico y Caldas, y se construyeron, además, tramos aislados, pero de mucha importancia, como lo fueron los de Medellín-Puerto Berrío y Barranquilla-Puerto Colombia. Con posterioridad, se fueron empalmando las redes, hasta que, en 1961, se construyó el ferrocarril del Atlántico.

Esta red ferroviaria se complementaba con las carreteras que también se desarrollaron de una manera tardía. Hacia 1914, de un total de 578 kilómetros construidos, 353 correspondían al tramo entre Bogotá y el norte de Boyacá, y, todavía hacia 1938, a pesar de que se había dado un crecimiento importante, los sistemas regionales se encontraban aislados. Al finalizar la década de 1950, la situación cambia, cuando el oriente y el occidente del país se unen en varios puntos y ya se puede hablar de una red interconectada y de una integración interregional por carretera.[5] Todo esto es prueba de la presencia de una incipiente concepción global del espacio, por parte del Estado y del surgimiento de un eje transversal en la dirección de Bogotá - Buenaventura, que, poco a poco, se va convirtiendo en el aglutinante de la red urbana más importante desde la década del setenta y que reemplaza la que había existido entre Bogotá y Pamplona.

La lentitud en la integración de las redes regionales de transporte y el tardío mejoramiento de las carreteras fueron causas directas del retardo en la concentración urbana que se ha señalado. Mientras los principales centros de poblamiento que existían se encontraban semiaislados era difícil que la economía y la población se concentraran en una ciudad. No era posible, por ejemplo, que la industria se concentrara, mientras no se contara con costos bajos en el transporte de las materias primas y en la distribución de las mercancías. Por algo, se señala que el sensible mejoramiento de las comunicaciones interiores, que se refleja en la construcción de las carreteras y en la pérdida de importancia del transporte por el Magdalena, coincide con la aparición de las primacías urbanas de cuatro ciudades, en especial de Bogotá, de tal manera que si esta última muestra actualmente una tendencia a una mayor primacía, ello se debe, en gran parte, al mejoramiento de las redes de transporte, hecho que le ha permitido contar con mayores mercados.

En el caso de la costa Caribe, se encuentra una relación clara entre los transportes, la industrialización y la primacía demográfica. Tal como lo señala Adolfo Meisel: «Hacia finales de la década de 1940, la economía barranquillera empezó a dar

4 *Ibíd.*, p. 75.

5 Meisel, Adolfo «Porqué se disipó el dinamismo industrial en Barranquilla?», en: *Lecturas de economía*, No 23, mayo-agosto, 1987.

Figura 20
El Caribe en el ámbito nacional

Barranquilla
Medellín
Santa Fe de Bogotá
Cali

Cuadricefalia urbana
Proyección litoral caribeña
La apertura del Pacífico
primacía marítima
Ejes de reactivación: Apertura Pacífica
El declive de la navegación fluvial del Magdalena
Eje andino

Primacías urbanas 1993
6.000.000 hab.
1.000.000 a 1.800.000 hab.
600.000 a 1.000.000 hab.
200.000 a 400.000 hab.

Figura 21
Circulación meridiana y tropismo marítimo
Fuente: Delek: 18

* Aberturas oceánicas desiguales
* Cierre oriental y meridional

señales de que se había disipado el enorme dinamismo que la caracterizó a partir de 1871, cuando se inauguró el ferrocarril Salgar-Barranquilla, hecho que significó su consolidación como el primer puerto maritimo y fluvial del país. Con la apertura del canal de Panamá… a partir de 1935 este puerto (Buenaventura) superó a Barranquilla como puerto de salida de las exportaciones.»[6]

En efecto, al inicio de la década de 1950, la estructura económica de la costa Caribe de Colombia, no difería mucho de la del resto del país; por ejemplo, en 1951, el 52,4% de la población económicamente activa de la región, se encontraba en el sector agropecuario y el 12,6% de la misma, se hallaba vinculado al sector de la industria de transformación, mientras los promedios nacionales eran 53,9% y 12,3%, respectivamente. Pero, en ese momento, la costa Atlántica estaba aún aislada del país (desde 1930, el río Magdalena había comenzado a perder su posición como el eje articulador del país).

En 1961, se da al servicio el ferrocarril del Atlántico y, desde entonces, la participación de la costa Caribe en la economía nacional, empieza a declinar. Entre 1950 y 1989, el PIB real per cápita de esta región creció al 0,9% anual, mientras que el promedio nacional lo hizo al 2%.[7] El principal factor en esta evolución fue la pérdida del liderazgo portuario de Barranquilla, como resultado de la competencia de Buenaventura. El declive de la ciudad caribeña como principal puerto colombiano generó un estancamiento, casi absoluto, en el crecimiento industrial. Barranquilla se había desarrollado como un enclave industrial, impulsado por la demanda de su propia población y de los centros urbanos aledaños, pero con una baja interrelación con la región agrícola que la circundaba, al contrario de lo que sucedió en Cali, Medellín y Bogotá. Como lo señala Meisel: «La naturaleza de enclave del progreso industrial barranquillero se hizo evidente cuando ésta perdió su puesto como primer puerto. Su talón de Aquiles se reveló claramente cuando enfrentó la fuerte competencia del puerto de Buenaventura y no pudo depender de sus mercados regionales para continuar se expansión manufacturera y comercial».[8]

Los cambios mencionados, no significan que se haya perdido el equilibrio regional, puesto que la cuadricefalia urbana reposa sobre bases económicas regionales sólidas.[9] En efecto, cada una de las metrópolis domina una particular región con grados diferentes en cuanto a sus riquezas, su nivel de urbanización y su dinamismo económico, factores de los cuales depende el crecimiento económico de las cuatro ciudades más importantes de Colombia. La región de influencia de Bogotá, contaba en 1985, con el 31% del total de la población nacional; la de Medellín con el 15%; la de Cali con el 17% y la de Barranquilla con el 14%, y en total, las cuatro regiones, con sus respectivas áreas metropolitanas, agrupaban el 78% de la población nacional. Por otra parte, las cuatro áreas metropolitanas sumaban la tercera parte del total de la población nacional. Resalta así el tamaño del mercado controlado por Bogotá, equivalente a la tercera parte del nacional. (figuras 20-21)

Esto se refuerza al analizar las estadísticas de pobreza en las cuatro regiones, las cuales muestran que, en 1985, en la región de Bogotá, el 38% de su población, era considerado como pobre, mientras que en Medellín esta proporción llega al 43%, en Cali al 44% y en Barranquilla al 58%, cifras que permiten apoyar, de una manera más clara, el tamaño real del mercado controlado por la capital. Esta jerarquía se refleja en los indicadores económicos.

6 *Ibíd.*

7 *Ibíd.*

8 *Ibíd*.

9 Goueset, Vincent. *Op. cit*., p. 73.

VI

EL CARIBE INSULAR: SAN ANDRÉS Y PROVIDENCIA

EL PRIMER POBLAMIENTO: PURITANOS Y CORSARIOS (SIGLO XVII)

LA TEMPRANA OCUPACIÓN PURITANA

Según los relatos provenientes de la Colonia, las islas de San Andrés y Providencia se encontraban despobladas durante el período prehispánico. No obstante, ello no significa que fueran del todo desconocidas, puesto que los indios Miskitos de las costas centroamericanas las frecuentaban en ciertas épocas del año para pescar y cazar tortugas, tal como lo siguieron haciendo durante los primeros años de la colonización europea. Por su parte, los españoles muy tempranamente se percataron de la existencia de las islas y así lo hicieron constar en la «Carta Universal» de 1527, donde ellas figuran con los nombres de San Andrés y Santa Catalina (la futura Providencia). Los holandeses, a su vez, establecieron allí bases temporales de piratería y contrabando, mucho antes que los primeros ingleses se atrevieran a poner un pie en las islas.

Sin embargo, estas incursiones en el territorio insular eran sólo transitorias y habría que esperar el proyecto colonizador de los ingleses, iniciado en 1628, para presenciar el primer esfuerzo de ocupación sistemática y permanente de esas tierras. La colonización fue dirigida por la «Compañía de los Mercaderes Aventureros de la Ciudad de Westminster para la Plantación de las Islas de Providencia o Catalina, Henrietta o Andrea» (San Andrés). Ésta era una organización puritana, compuesta tanto por hombres de negocios sedientos de lucro como por aquellos más comprometidos religiosamente que huían de la amenaza católica en Inglaterra y buscaban una nueva vida en los mares tropicales. Así, el primer intento de colonización definitiva de las islas, se enmarcó tanto dentro del comienzo de la expansión imperial británica y la competencia contra el imperio español, como dentro del proyecto puritano de constituir en el Caribe y en Norteamérica sociedades más acordes con sus doctrinas. Como se verá más adelante, éstos fueron intereses divergentes que nunca pudieron ser efectivamente conciliados.

Los primeros colonos ingleses, procedían de Bermuda y de Barbados y solamente con la llegada del «Seaflower», en 1631, desembarcó el primer grupo procedente directamente de Inglaterra. Aunque San Andrés fue la primera isla colonizada, fue Providencia la que atrajo la atención de los colonos, por ser una isla más alta con facilidades para la defensa, mucho más fértil y con bastante agua dulce disponible. Hasta tal punto pasó Providencia a ser el centro de las actividades de los ingleses, que ya hacia1632 San Andrés fue virtualmente abandonada.

La Compañía manifestó vivo interés en promover los productos de exportación de la agricultura tropical, cada vez más apetecidos en el mercado europeo. Los principales productos cultivados fueron el algodón, el tabaco, la rubia, el índigo, el «lino de Camock» o «silk grass» (especie de cabuya) y el palo de Brasil, en lo que se refiere a productos de exportación. Junto a ellos, coexistían los de subsistencia como papa, maíz, yuca, plátano, piña y naranja.

La explotación de los recursos agrícolas, se organizó, inicialmente, de acuerdo con el proyecto puritano de establecer colonias de hombres libres que fueran pequeños propietarios. Para tal efecto, se fomentó la participación de tres tipos diferentes de colonos: (i) los trabajadores o plantadores, quienes se comprometían a entregar a la Compañía una suma proporcional a sus ganancias; (ii) los artesanos, empleados principalmente en la construcción de fortificaciones y en el proyecto manufacturero de textiles de algodón, que incluyó, en 1639, la contratación de hilanderos y tejedores y (iii) los sirvientes o aprendices, reclutados entre los sectores más pobres de Inglaterra y Gales y que eran contratados por un término de tres a cuatro años, al cabo de los cuales tenían derecho a una suma de dinero y a una parcela como nuevos propietarios.

Pero, a partir de 1633, con la compra del primer contingente de esclavos negros, el proyecto puritano empezó a desvanecerse rápidamente. Ya hacia 1637, los esclavos africanos constituían el 50% de la población y habían sustituido la mano de obra inglesa libre, mientras que el pequeño propietario fue desplazado por el gran terrateniente. Esta introducción masiva de esclavos, iniciada por los comerciantes holandeses, conmovió a la sociedad isleña hasta sus cimientos. Económicamente no sólo alteró dramáticamente la composición de la propiedad, sino que, además, atrajo a los pobladores hacia el lucrativo comercio esclavista con las colonias norteamericanas, en menoscabo de la producción agrícola. Socialmente desencadenó dos graves conflictos; uno de ellos entre los pastores, unidos a los Puritanos más intransigentes y a los comerciantes y plantadores; el otro, entre los colonos ingleses y los cimarrones, el cual, en 1638, se manifestó en un violento levantamiento que fue reprimido sangrientamente.

A la inestabilidad política que dichos conflictos introdujeron, habría que sumar el contrabando, que era propiciado principalmente por los ingleses, como otro factor que minaba la posición de la Compañía. Esta había tratado infructuosamente de imponer un férreo control sobre las actividades en la isla, ya fuera mediante la retención de una parte considerable de las ganancias o bien por la imposición de la compra obligatoria de mercancías en sus almacenes, entre otras medidas. Pero rápidamente, el contrabando, unido al comercio esclavista, empezó a producir muchas más utilidades que el comercio legal controlado por la Compañía y que, ya para entonces, arrastraba un alarmante déficit.

La solución que se adoptó para balancear los libros de cuentas fue la de apoyar abiertamente la piratería, actividad que era favorecida, desde hacía mucho tiempo, por la posición privilegiada de las islas con respecto a las rutas comerciales españolas y que había permitido acumular fortunas rápidas, con bastante frecuencia. El resultado final fue el de desviar la inversión que se dirigía a las actividades agrícolas hacia la construcción de defensas y hacia el apertrechamiento de barcos de asalto, con lo cual quedó Providencia transformada en uno de los epicentros de

la piratería en el Caribe. Pero, resulta evidente que, aunque la estrategia de la Compañía pudo haber rendido sus frutos inmediatamente, lo cierto es que, a mediano plazo, terminaría por erosionar las posibilidades de arraigar a los colonos y de ejercer un efectivo control territorial sobre las islas (Clemente, 1994: 332- 336; Parsons, 1985: 24 -34).

Españoles y bucaneros

El severo trastorno del comercio español, por culpa de la piratería inglesa en el Caribe, motivó tempranamente la organización de expediciones punitivas, por parte de las autoridades coloniales hispánicas y uno de los principales objetivos fue el de eliminar la base pirata emplazada en Providencia. Los dos primeros intentos españoles de 1635 y 1640 fueron repelidos por los ingleses. Pero, finalmente, la expedición despachada desde Cartagena, en 1641, al mando del almirante Francisco Díaz de Pimienta tuvo un éxito contundente. Cerca de la totalidad de los colonos fue capturada y los españoles se hicieron a un jugoso botín que incluyó oro, esclavos, índigo y cochinilla. La victoria hispánica puso así fin a las actividades de la Compañía puritana, dejándole un balance muy desfavorable de grandes pérdidas de capital y de pleitos con sus acreedores. En 1650, se decidió su disolución, después de distribuir entre los socios la responsabilidad de las deudas pendientes.

En 1641, tras desalojar a los puritanos, los españoles mantuvieron un presidio en Providencia por espacio de treinta años. La situación de las fuerzas de ocupación era bastante precaria, pues al reducido tamaño de la guarnición (150 soldados) se sumó la indiferencia de Cartagena, frente a las peticiones de reforzar la posición española en la isla.

La reconquista de Providencia se convirtió en una constante preocupación de los ingleses y hasta el mismo Cromwell manifiesta en una de sus cartas al gobernador de Jamaica, su voluntad de recuperarla. El primer intento fue el del veterano filibustero Edward Mansveldt, en 1666, quien tras un rápido combate con la pequeña guarnición española, se apoderó de la isla. Quince meses después, una nueva expedición cartagenera restableció el dominio español, aunque por poco tiempo. En 1670, la isla cayó en manos de Henry Morgan, quien buscó establecer una base para sus operaciones y para el proyectado ataque a Panamá. No obstante, la estadía del legendario bucanero fue más bien corta y luego de recibir el título de «Sir» y el gobierno de Jamaica, se retiró de la piratería. La isla volvió a ser abandonada y, a partir de entonces, habría que esperar casi setenta años para que se emprendiera un nuevo repoblamiento (Clemente, 1994: 335- 336; Parsons, 1985: 34- 38).

La organización definitiva de una comunidad estable (último tercio del siglo XVII hasta la segunda mitad del siglo XX)

Colonos ingleses bajo la administración española. La era del algodón.

Aunque ya desde comienzos del siglo XVIII, algunos colonos de las islas del Caribe y de las costas centroamericanas desembarcaron en San Andrés y Providencia para explotar las maderas de los tupidos bosques de cedro y caobo que, por

entonces, cubrían las islas, sólo en el último tercio de ese siglo se presenta un nuevo esfuerzo de ocupación permanente del territorio, por parte de migrantes de Jamaica y de otras islas caribeñas, así como por parte de colonos originarios de Escocia e Irlanda. El motor de esta nueva colonización fue el cultivo del algodón, explotado en plantaciones con mano de obra esclava, cuya demanda se hallaba en auge, gracias a la revolución industrial.

En 1783, con la firma del tratado de Versalles, España e Inglaterra pusieron fin a sus disputas territoriales en el Caribe. Los ingleses reconocieron la soberanía española sobre la costa que se extendía entre el cabo «Gracias a Dios» y Bocas del Toro, en Panamá, y sobre las islas adyacentes, a la vez que convino el desalojo de los súbditos británicos establecidos en dichos territorios. Pero los colonos ingleses de San Andrés y Providencia, solicitaron permiso para permanecer en las islas, propuesta que fue respaldada, desde el comienzo, por el arzobispo - virrey Caballero y Góngora, pero que solamente después de muchas dilaciones fue aceptada. A cambio de su permanencia, los colonos debían reconocer la soberanía de la Corona española, convertirse al catolicismo y abstenerse de comerciar con Jamaica, compromisos todos que nominalmente asumieron de buena gana, pero que, en realidad, no estaban dispuestos a cumplir.

Era evidente que la administración española buscaba consolidar un tipo de poblamiento distinto al militar que, hasta entonces, había puesto en práctica en las islas. Más que contar con una plaza fuerte provista de una guarnición, lo que se pretendía, ahora, era garantizar la apropiación productiva del territorio, estimulando a los colonos ingleses a continuar con sus plantaciones. Esta nueva política, ayuda a explicar la nueva preponderancia de San Andrés, frente a Providencia, en el conjunto insular. Era claro que las consideraciones de defensa ya no eran fundamentales, por lo que el repoblamiento de la última se inició tardíamente, en 1787, cuando el capitán de un barco negrero, Francis Archbold, recibió una concesión del gobierno español de un lote de terreno.

Otras medidas buscaron incorporar activamente a las islas en el comercio colonial hispánico así como sustraerlas de la órbita de influencia británica. Entre tales disposiciones, se cuentan el permiso otorgado por Caballero y Góngora, en 1788, para que los comerciantes insulares pudieran introducir sus mercancías en Cartagena y la declaratoria de San Andrés como «puerto menor», en 1798, –con la consiguiente exención de impuestos de importación y exportación–. Sin embargo, las islas siguieron bajo la influencia del Caribe británico y no podía ser de otra forma cuando la mayor parte de los ingresos de sus habitantes dependía del contrabando de algodón con las colonias inglesas y cuando la comunicación con los principales centros de población españoles, resultaba tan complicada. Fue por eso que, cuando en 1806, por un breve período de dos meses, las islas cayeron en manos del capitán inglés John Bligh, los habitantes se proclamaron entusiasmados súbditos británicos dispuestos a trasladarse a otras colonias, si no se dejaban guarniciones militares inglesas. No en vano, el proceso histórico de la región, había ligado la suerte de San Andrés y Providencia al imperio británico; poco era, entonces, lo que las autoridades hispánicas podían hacer para incorporarlas efectivamente al Caribe español (Clemente 1994: 336- 341; Parsons, 1985: 47- 63).

LA ABOLICIÓN DE LA ESCLAVITUD Y LA ERA DEL COCO

Con la abolición de la esclavitud y el desarrollo masivo del cultivo del coco, a partir de la segunda mitad del siglo XIX, el archipiélago sufrió una transformación definitiva de la estructura de ocupación del territorio. La preponderancia de la plantación esclavista de algodón, desapareció con prontitud. En su lugar, y junto con la supervivencia de algunas grandes propiedades, aparecieron pequeñas unidades productivas, e incluso algunas medianas que se desprendieron de las antiguas plantaciones y que se manejaban de manera comunal. La mayor parte de estas últimas, quedó en manos de libertos locales y de algunos otros provenientes de Jamaica, Barbados y Curazao, quienes se dedicaban al cultivo del coco para el mercado de los Estados Unidos. Fue precisamente la naturaleza de este cultivo, la que permitió que un gran número de isleños disfrutara de los beneficios de la agricultura de exportación. En efecto, los cocoteros resultaban rentables cuando eran plantados en pequeñas unidades productivas, gracias a los bajos costos de producción. Los requerimientos técnicos eran insignificantes y tampoco se necesitaban grandes concentraciones de mano de obra, pues con el trabajo familiar bastaba.

Los ingresos percibidos por los libertos por concepto de la producción de coco, vinieron a complementarse con aquellos recibidos por la explotación del guano en los cayos del archipiélago. Tal explotación era llevada a cabo por norteamericanos, amparados en la ley sobre las «Guano Islands» de 1856 que fuera promulgada en su país. Dicha norma, autorizaba a los ciudadanos norteamericanos a reclamar posesión sobre cualquier isla deshabitada, que no estuviera dentro de las aguas territoriales de otros países y en la cual existieran depósitos de guano. Naturalmente, sólo se atendió lo referente a la existencia del guano; el resto de lo contemplado por la ley fue letra muerta. En el caso del archipiélago de San Andrés, ya en 1868 y 1869 James W. Jennett recibió autorización de su gobierno para explorar Serranía, Roncador, Quitasueño y los cayos adyacentes y así se inició una cadena de reclamos de posesión, en contrapunto con enérgicas, así como inoficiosas, protestas diplomáticas colombianas.

El auge del guano se esfumó a finales del siglo XIX, mientras el del coco duraría un par de décadas más, para luego iniciar un lento declive que llegaría a su punto más bajo a mediados del siglo XX, cuando la exigua producción cocotera se destinó toda a Cartagena. Para este momento, ya se había consolidado un poblamiento insular estable, aunque todavía demasiado dependiente en un primer momento del mercado británico y posteriormente del norteamericano. La integración con la Colombia continental estaba todavía por verse (Clemente, 1994: 341- 348; Parsons, 1985: 72- 76 y 87- 99)

EL PUERTO LIBRE. SEGUNDA MITAD DEL SIGLO XX

La transformación de San Andrés en puerto libre, acaecida en 1953, por disposición del presidente de Colombia, Rojas Pinilla, provocó el cambio más importante en el patrón de poblamiento insular, desde la emancipación de los esclavos. Por una parte, la actividad comercial se constituyó en el eje económico del archipiélago y concentró la mayor proporción de trabajadores; por la otra, se impulsó el crecimiento del sector de servicios, y, con ello, la importancia de las entidades

estatales como fuentes de empleo se vio incrementada enormemente. El turismo también fue favorecido, tanto por la declaratoria de puerto libre como por el desarrollo de rutas aéreas que, a bajo precio, transportaron hacia la isla a los habitantes de la Colombia continental.

El comercio y el turismo generaron oleadas migratorias de muy diverso origen. Entre los colombianos, sobresalieron los antioqueños y los costeños de los pueblos interiores; entre los extranjeros, cabe resaltar la presencia de sirios, libaneses, palestinos e iraquíes. Los conflictos entre los inmigrantes y los nativos, no se hicieron esperar y se manifestaron, de manera clara, en la distribución espacial de San Andrés. Así, el norte se consolidó como el «habitat» densamente poblado de los recién llegados; San Luis y La Loma, por su parte, se erigieron como los bastiones de quienes defendían las tradiciones isleñas. Los nativos continuaron controlando el sector agrícola y buena parte de la propiedad del suelo (salvo en el urbanizado north end), así como la burocracia local. Los inmigrantes, por otra parte, extendieron su dominio sobre las actividades comerciales y el turismo, constituyéndose en un poderoso grupo que compite exitosamente con la antigua clase dirigente local.

Por su parte, la isla de Providencia que no fue incluida en la organización del puerto libre, ha quedado parcialmente al margen de los procesos experimentados por San Andrés y ha conservado su tradicional función de abastecimiento a la mayor de las islas del archipiélago, la cual se combina con un controlado flujo turístico.

Pero, quizás, el factor que más dramáticamente se ha alterado es el del equilibrio que debe existir entre la población, el espacio y los recursos naturales. El deterioro del medio ambiente, ante el embate de la inmigración y de la urbanización incontrolada es el principal problema que enfrenta la isla, tras cumplirse su integración al Caribe colombiano (Clemente, 1994: 349-351).

VII

PANAMÁ Y EL CARIBE COLOMBIANO

Desde su descubrimiento y conquista, realizados por Rodrigo de Bastidas a principios del siglo XVI y hasta el siglo XIX, el istmo de Panamá como región de gran importancia dentro del mapa del imperio español ha estado bajo el juego de los intereses geopolíticos continentales, los cuales han ejercido una gran influencia en sus historia. La lectura que se hacía desde los intereses estratégicos del imperio español era la de ver este istmo como el enlace necesario entre distintos macro espacios y, por lo tanto, nunca estableció un sistema de administración territorial específico, sino que, más bien, sentó como principio el adscribirlo a unidades administrativas mayores. La condición de ser una especie de «territorio bisagra», que conectaba distintos circuitos, pesó para que se tomara esta decisión.

Panamá ha sido ubicada, indistintamente, bajo la influencia de unidades administrativas de Centroamérica y Suramérica. En el año de 1542, se establecen las Audiencias de Guatemala y de Panamá. Sin embargo, en 1550 se ordena que la última se separe de la primera y dependa, en su lugar, de la Audiencia del Perú, antes que, nuevamente en 1636, se restableciese la antigua Audiencia de Panamá. La situación permanece hasta el siglo XVIII, momento en el cual la Corona española empieza a tener una visión más clara del espacio geográfico americano y cambia el esquema imperante por el de los virreinatos y capitanías generales y ubica a Panamá como una Audiencia perteneciente al virreinato de Nueva Granada.

Durante este período, Panamá cumplió el papel fundamental de asegurar el circuito de navegación entre el Pacífico y el Caribe y se constituyó en el eslabón que permitía la conexión de Lima con las rutas caribeñas, vía Cartagena. En razón de estas funciones geopolíticas, las relaciones entre Panamá y Cartagena eran bastante estrechas, al punto de que sus respectivas ferias comerciales eran complementarias. De otro lado, la ruta de la plata peruana pasaba por Panamá se dirigía a Cartagena y de allí salía para España. Esta relación se extendía a la tributación, puesto que en algunas ocasiones parte de los gastos de la fortificación de Cartagena se financiaba con recursos provenientes de las posesiones españolas del Pacífico. Así mismo, muchos de los asuntos de gobierno de parte del actual caribe colombiano se encuentran clasificados en los fondos documentales de Panamá. Este territorio se extendía hasta la actual costa de los Miskitos, hoy bajo la jurisdicción de Nicaragua. Hay que recordar que entre los primeros habitantes de Asspinwell, hoy Colón, se contaban algunos nativos de San Andrés y que pastores del archipiélago habían realizado labores misioneras, desde Colón hasta Roatán, en Honduras, pasando por Bocas del Toro y Puerto Limón en costa Rica, Bluefields y Puerto Cabezas en Nicaragua. (F. Avella, 1999)

La influencia de Santa Fe sobre las tierras del Istmo, llegaba a tal punto que cuando se promulgó la independencia en tierras granadinas, Panamá se declaró libre e independiente y adhirió voluntariamente a la Constitución de Cúcuta.

Desde 1821, año en que se puede señalar la institucionalización de Panamá como parte del naciente estado neogranadino, hasta los primeros años del siglo XX, el pueblo panameño no se reservó ningún derecho legal para permanecer soberano e independiente, sino que, en su declaración se acuerda que los territorios de las provincias del Istmo pertenecen al naciente estado republicano de Colombia. Sin embargo, y a pesar de las determinaciones legales, Panamá no se sustrajo del influjo de las tendencias separatistas reinantes en el continente y a lo largo de casi 80 años de pertenencia al Estado colombiano, inició cuatro movimientos secesionistas, antes de alcanzar su independencia en 1903.

Los dos primeros intentos de separación están relacionados con luchas internas de militares panameños que buscaban el poder, sin tener en cuenta elementos que trascendieran las fronteras del Istmo. Los segundos movimientos de liberación, tienen relación con disputas políticas desarrolladas dentro de la Nueva Granada, tales como la guerra llamada de los supremos y aquella entre el general Mosquera y Mariano Ospina, a finales de la década de 1850. Vale la pena señalar, que estas disputas sólo obedecieron a disensiones políticas internas, las cuales, en ningún momento, fueron tenidas en cuenta por el conjunto de las naciones americanas.

A pesar de que Panamá hizo parte de las más altas jerarquías políticas del Estado colombiano durante el siglo XIX, y que, a partir de todas las connotaciones jurídicas, éste constituía un territorio más del naciente país, su territorio siempre estuvo bastante desligado de los principios determinantes de la cultura, la economía y la política granadinas y colombianas, que, por entonces, se encontraban completamente centralizadas en el interior andino. Inicialmente, se pueden señalar dos aspectos primordiales que influyeron notablemente en esta situación. En primer lugar, la difícil comunicación entre el continente y el Istmo. La única manera, de comunicarse, a pesar de tener frontera terrestre, era por vía marítima; del mismo modo que lo haría cualquiera de los países que estableciera relaciones comerciales con Panamá. También, y como consecuencia de la independencia económica de la que gozaba la dirigencia panameña, la política centralista del gobierno de Santa Fe, reñía con la posición federalista que, por lo general, promulgaban los lideres panameños. Hay que recordar que durante el siglo XIX la salida de Colombia al Pacífico estaba rodeada de grandes dificultades y que, debido a ello, muchas veces los comerciantes caucanos preferían viajar a Cartagena para realizar sus transacciones internacionales, antes que buscar el puerto de Buenaventura para comunicarse con Panamá.

El ordenamiento político de Panamá durante el siglo XIX, se caracterizó por cierta estabilidad. Allí, la construcción de las comunicaciones interoceánicas, en sus diferentes etapas que incluyen la comunicación interoceánica utilizando el río Chagres y la construcción de la red ferroviaria hasta la apertura del canal, se convertiría en el elemento fundamental que determinaría el rumbo político, económico y social de este Estado. Acerca de la construcción del llamado canal de Panamá y sus consecuencias se hablará más adelante, pues este hecho se considera como el elemento central alrededor del cual girará el curso de la historia panameña.

Desde su descubrimiento, el territorio que ocupa el actual estado panameño, se convertiría en un punto geográfico de inigualable valor. Desde estas tierras es posible conectar los océanos Pacífico y Atlántico y ello permite a quien controle este territorio gozar de notables ganancias económicas y políticas. Por esta razón, Panamá se convirtió, desde sus comienzos, en terreno de disputa de las potencias europeas, principalmente de España e Inglaterra. Independientemente de las condiciones de la política exterior que influyeran sobre el rumbo de este territorio americano, su ubicación espacial determinó algunas connotaciones interiores específicas, tanto en el campo social como en el económico. A continuación, se hará referencia a estos puntos, durante el siglo XIX.

EL COMERCIO Y LA SOCIEDAD

Por constituir un puente obligado para el desarrollo del comercio entre el mar Caribe y los puertos de Buenaventura, Guayaquil, Lima, y Santiago, sobre el océano Pacífico, se presentaba un gran movimiento sobre un estrecho corredor, por el cual habrían de transitar siempre los productos que llegaban o salían del litoral pacífico americano. Este pasillo geográfico se constituyó en el eje que influiría con mayor determinación sobre las condiciones económicas de Panamá.

En primer lugar, el territorio panameño se ubica espacialmente de manera horizontal y es atravesado por las rutas del comercio. Tales hechos determinaron que, a ambos lados de la ruta, se desarrollaran explotaciones agrarias y asentamientos urbanos, a manera de enclave.

Esta localización de la agricultura panameña permitió que se convirtiera en abastecedora de alimentos tanto para los habitantes de las ciudades del Istmo, como para la voluminosa población flotante que transitaba por esa vía.

En consecuencia, la zona de tránsito que concectaba las dos costas del Istmo gozaba de una mayor importancia que las demás regiones panameñas . Además, la condicion de corredor de comunicaciones entre el Caribe y el Pacífico, contribuyó al fortalecimiento de los puertos de Chagres, en el Caribe y de la ciudad de Panamá, en el Pacífico.

Este esquema, contribuía al fortalecimiento de la oligarquía urbana y de los comerciantes de las ciudades. Tales grupos, detentaban el poder en la urbe y se incrustaban en la cima de aquel sistema social piramidal que se puede establecer para comprender el estado social panameño, durante el siglo XIX. El mismo grupo, dueño de la mayor cantidad de propiedades en las ciudades, así como de las haciendas circundantes, era primordialmente de raza blanca y controlaba, a partir del parentesco y del poder económico, los cargos públicos. Sin embargo, su poder dentro del entramado de la sociedad panameña, se fundamentaba en la actividad comercial y no en las posibilidades políticas que les ofrecía su condición. Si bien, como ya se dijo, este grupo controlaba los cargos públicos y políticos, el poder político que podía ejercer estaba sujeto, por ley, a las consideraciones hipotéticas de Santa Fe, ya que la distancia y el desentendimiento de la capital para con la región, determinaban que la política como tal no fuese en definitiva el elemento preponderante.

Se encuentra, entonces, que el poder que caracterizaba a la clase dominante, se fundamentaba principalmente en las cotidianas transacciones comerciales que se realizaban dentro del círculo de la clase dominante, pero, en especial, de aquellas que se realizaban con transeúntes foráneos que representaban los intereses de los grandes imperios en los demás países de Centroamérica y Suramérica.

Como se anotó anteriormente, además de las connotaciones específicas que genera la actividad del comercio en gran escala en estos centros urbanos, gracias a tales actividades de intercambio comercial existían diversas fuentes de generación de empleo. Tal diversidad era lo que caracterizaba, de manera evidente, ese territorio sobre los otros puertos de la Nueva Granada, los cuales no generaban un volumen tan alto de empleo y actividades comerciales.

Por su parte, los grupos dominantes rurales se caracterizaban por su dispersión a lo largo del territorio panameño, que bien pudo ser consecuencia de la ausencia significativa de vías de comunicación tanto con Ciudad de Panamá como entre las diferentes villas. Puede interpretarse que la ausencia de redes de comunicación y de transporte de envergadura, parten de la idea de que la producción agraria, a pesar de las dimensiones que alcanzaba en algunos centros, sólo se utilizaba para el autoconsumo y en pequeña escala era usada para comercio a nivel regional. Tal como sucedía con la oligarquía urbana, en las provincias del interior una reducida capa de familias blancas detentaba el poder y, además de poseer la mayoría de las propiedades y desarrollar el latifundio, esta minoría monopolizaba los cargos públicos provinciales.

Cabe señalar que dentro de los grupos sociales que habitaban los territorios rurales del Istmo, se perfilaba una considerable población de negros mestizos, mulatos, negros e indios. Hay que destacar, igualmente, el importante peso demográfico que la comunidad indígena poseía en el campo panameño. Allí se encontraban poblados habitados por indígenas casi por completo.

Así pues, el modelo latifundista propio del campo panameño es de orden centrípeto. Implica desigualdades y unos nexos de dominio local y regional bien profundos. La omnipotencia del señor de la tierra frente a los campesinos desposeídos, engendra a nivel político relaciones de gamonalismo y caciquismo y a nivel social relaciones de corte señorial.

Ante los ojos de los más influyentes círculos del poder urbano panameño, se alzaba el modelo de importantes puertos comerciales en las Antillas como Kingston y Saint Thomas. Este modelo de corte liberal, giraba alrededor de la idea de la urbe como polo inequívoco para el desarrollo de la región. Las notables ventajas económicas y políticas de los puertos comerciales panameños, ya bien apostados en el Caribe o el Pacífico sobre las comarcas provinciales, condujeron a la oligarquía urbana a impulsar un modelo de colonialismo interno, en relación con los sectores provinciales.

Esta situación se enfrentaba a la posición de los grupos dominantes rurales. Si bien las haciendas suburbanas de la oligarquía urbana no se podían comparar con las plantaciones y en general con las extensas haciendas agrarias productoras, éstas gozaban de una unidad política e ideológica infinitamente superior a la de los grupos dominantes rurales que se hallaban esparcidos a lo largo del territorio

y eran incapaces de alcanzar cierta coherencia en sus reacciones. Esto condujo invariablemente a la fuerte oposición del grupo dominante, o sea, la oligarquía urbana, a la formación de un proyecto nacional basado en la economía agraria de exportación, que, en consecuencia, contribuyó a que el desarrollo agrario de Panamá apenas presentara mínimas condiciones de progreso.

En este contexto, puede entenderse la evolución de las relaciones de Panamá en el conjunto de la región Caribe. Para ello, es conveniente resaltar que los contactos con el Pacífico colombiano eran bastante reducidos y que paradójicamente éstos se intensificaron cuando se produjo la separación de Panamá, en razón de la construcción del ferrocarril del Pacífico que conectó a Cali con Buenaventura, el cual sólo concluyó en la segunda década del siglo XX. Además, el hecho de que Panamá se hubiese convertido en paso obligado para los intercambios entre las cuencas del Atlántico y el Pacífico, derivó en la exaltación de su importancia a nivel mundial, lo cual contrastaba con el encerramiento de la política exterior neogranadina. A esto se le agrega la crisis de Cartagena, luego de la guerra de independencia, condición que causó la distensión de los lazos que existían entre este puerto y el Istmo. Cuando Colombia logra recobrar su presencia en el Caribe, gracias a Barranquilla, ya Panamá giraba en la órbita de intereses internacionales muy distantes de los colombianos.

BIBLIOGRAFÍA

Angulo Valdés, Carlos (1995). «Modos de vida en la prehistoria de la llanura caribe de Colombia». *Monografías CERES # 7.* Universidad del Norte, Barranquilla.

_________ (1988). *Guájaro en la arqueología del norte de Colombia.* Banco de la República, Bogotá.

_________ (1995). «Arqueología de la llanura caribe de Colombia. Balance y proyecciones», en Vargas Iraida (De.) *Actas de II simposio de la Fundación arqueológica del Caribe*

Arquez, Oscar y Peñas y David (1994). *Espacio poblamiento y sociedad en la región momposina.* Ediciones Malibú, Mompox.

Avella, Francisco. «Bases geohistóricas del Caribe colombiano». Observatorio del Caribe Colombiano. *Revista Aguaita No. 3*, Junio de 2000

Blanco, José Agustín (1987*). El norte de tierradentro y los orígenes de Barranquilla.* Banco de la República, Bogotá.

_________ (1994). *Atlántico y Barranquilla en la época colonial.* Ediciones Gobernación del Atlántico, Barranquilla.

_________ (1995). *Tubará la encomienda mayor de Tierradentro.* Pontificia Universidad Javeriana, Bogotá.

Burcher, Priscilla (1984). *La teoría de las invasiones Caribe en la arqueología colombiana*, Instituto Colombiano de Antropología, (ICAN), Bogotá.

Casas, Fernando y Uribe Echavarría, Franciso (1985). El proceso de urbanización en la costa Atlántica». Cider, Bogotá.

Clemente Batalla, Isabel (1994).»El Caribe Insular», en *Historia Económica y Social del Caribe Colombiano,* Ecoe Ediciones, Bogotá

Colmenares, Germán (1989). «La economía y la sociedad coloniales 1550-1800», en *La NHC Vol.I*, Editorial Planeta, Bogotá.

Conde, Jorge (1999). *Espacio sociedad y conflictos en la Provincia de Cartagena 1740-1815.* Ediciones Universidad del Atlántico, Barranquilla.

Corpes. *El Caribe Colombiano.* Bogotá, Talleres Gráficos Rapidoff, 1992

Corpes. *Mapa Cultural del Caribe Colombiano. La unidad en la diversidad.* Santa Marta, 1993

Chaves, Alvaro (1980). «Panorama prehistórico de la costa Caribe colombiana», en *Universitas Humanística.* Pontificia Universidad Javeriana,. Bogotá

Deler, Jean Paul (1993) *Colombia improbable.* Hachette – Reclus, París.

Falchetti, Ana María (1994). «Metalurgia prehispánica en las llanuras del Caribe colombiano», en *Boletín de arqueología, año 9 # 1* (enero), Bogotá.

Falchetti, Ana María y Plazas Clemencia (1988). «Poblamiento prehispánico y adecuación hidráulica en el bajo río San Jorge», en *Arqueología de las Américas. Memorias del 45 congreso internacional de americanistas.* Banco Popular, Bogotá.

Fals Borda, Orlando (1977). *Mompox y Loba. Historia doble de la costa.* Tomo I,. Carlos Valencia Editores, Bogotá.

__________ (1979). *Capitalismo, hacienda y poblamiento en la costa Caribe.*

FEN (1990) *Caribe colombiano.* Bogotá.

Figueroa, Alfredo (1980).*Dominio y sociedad en al Panamá colombiano, (1821 – 1930).* Tercer Mundo Editores, Bogotá.

Friede, Juan (1989). «La conquista del territorio y el poblamiento», en *La NHC Vol.I,* Editorial Planeta, Bogotá.

Groot de Maecha, Ana María. (1987) «La costa Caribe», en *Colombia prehispánica*, Instituto Colombiano de Antropología (ICAN), Bogotá.

Langebaek, Carl (1987). «Algunos aspectos de la economía tairona en el litoral adyacente a Ciénaga (Magdalena)», en *Maguaré, Revista del departamento de antropología de la Universidad Nacional de Colombia*, Vol V, #5.

Latorre, Emilio (1986). *Transporte y crecimiento regional en Colombia.* CEREC – CIDER, Bogotá.

Luna, Lola (1993). *Resguardos coloniales de Santa Marta y Cartagena y resistencia indígena.* Fondo de promoción de la cultura del Banco Popular, Bogotá.

Niño, Carlos (1994). *El poblamiento indígena en el momento de la invasión española*, (copia a máquina).

Meisel, Adolfo (1980). «Esclavitud, mestizaje y hacienda en la Provincia de Cartagena: 1533 – 1851», en *Desarrollo y Sociedad No. 4.* CEDE, Facultad de Economía, Universidad de los Andes, Bogotá.

__________ (Editor). (1994). *Historia económica y social del Caribe colombiano.* Ediciones Uninorte, Barranquilla.

Moreno de Angel, Pilar (1993). *Antonio de la Torre y Miranda Viajero y poblador.* Editorial Planeta, Bogotá.

Pardo Pardo, Alberto (1972). *Geografía económica y humana de Colombia.* Ediciones Tercer Mundo, Bogotá.

Parsons, James (1985). *San Andrés y Providencia: una geografía histórica de las islas colombianas del Caribe*. El Ancora Editores, Bogotá.

Posada Carbó, Eduardo (1987). *Una invitación a la historia de Barranquilla.* CEREC, Bogotá.

Reichel-Dolmatoff, Gerardo (sin fecha). *Notas sobre la metalurgia prehistórica en el litoral Caribe de Colombia*, Instituto Colombiano de Antropología, (ICAN), Bogotá.

__________ (1989). «Colombia indígena, período prehispánico», en *La Nueva Historia de Colombia*, Editorial. Planeta, Bogotá.

Stemper, David. »Los cacicazgos prehispánicos en las llanuras aluviales de los ríos Sinú y San Jorge», en *Arte de la tierra: Sinú y río Magdalena*, Bogotá.

Zambrano, Fabio y Bernard, Oliver (1993). *Ciudad y territorio (El proceso de poblamiento en Colombia).* Bogotá.

Parte II

Las ciudades del Caribe colombiano al final del siglo XX

Prólogo a la segunda parte

Saberes, memoria y construcción de ciudad

Las sociedades contemporáneas, la colombiana como parte de ellas, enfrentan múltiples retos ante la inocultable predominancia de lo urbano como forma de vida, expresión y soporte de la cultura humana. Los seminarios, talleres y documentos producidos por el *Observatorio del Caribe Colombiano* constituyen una muy interesante, y a nuestros ojos prometedora, forma de enfrentarlos.

El conocimiento disciplinario de la ciudad

Las ciencias sociales han construido un bagaje inagotable de conocimiento analítico de la ciudad. Cada ciencia le ha definido un campo teórico específico a lo urbano y lo ha disectado en múltiples fragmentos de saber especializado. La antropología ha privilegiado la mirada cultural de la ciudad y muy recientemente ha dedicado buena parte de su esfuerzo a la reconstrucción de los procesos individuales y colectivos de elaboración de representaciones e imaginarios urbanos. La economía no termina de descifrar las misteriosas y poderosas fuentes de productividad generadas por la cercanía, ni ha acabado de explicar la pesadez de los desequilibrios socioterritoriales. La sociología y las ciencias de la comunicación no logran agotar la densidad ni la velocidad de las transformaciones en las formas de socialización humana, generadas por los cambios tecnológicos e institucionales, traducidos y en veces condicionados por la ciudad contemporánea. La geografía no cesa de descubrir y reinventar los patrones de cambio y reproducción de las redes urbanas y de las formas de organización y expansión espacial de cada ciudad.

En su conjunto, parecería que estuviéramos asistiendo a un carnaval de representaciones especializadas y fragmentarias de la ciudad, pleno de riqueza, profundidad y multiplicidad, con mil y una intersecciones apenas enunciadas y generalmente muy pobremente desarrolladas. La ciudad ha sido descompuesta en una miríada de elementos sin coherencia ni armonía. La ciencia asiste perpleja y relativamente indefensa a la permanente reconstitución de la naturaleza de cada uno de los componentes de la ciudad, a la incansable reconstitución de las fronteras disciplinares y a la impredecible transformación de las redes y sistemas de interrelaciones constitutivas de los nodos estratégicos del ser urbano. Al mismo tiempo, por paradójico y contradictorio que parezca, esta misma ciencia nos abruma con la cantidad, calidad y profundidad de conocimiento producido, de innegable e ineludible pertinencia y significado teórico y político. Ningún remedio, ninguna receta ni fórmula han sido aún inventados para resolver esta inevitable dualidad, aparte de propiciar, como se hizo en el ejerci-

cio de preparación de los materiales publicados en este libro, un diálogo interdisciplinario articulado alrededor de temas, problemas y escenarios urbanos de conocimiento compartido.

Conocimiento científico y saberes urbanos

El conocimiento científico de la ciudad está lejos de agotar la realidad urbana. La literatura, la poesía, la música, el cine, la pintura y la escultura exploran dimensiones fuera del alcance del saber científico, aquellas más íntimamente relacionadas con la vida interior de los individuos y de las subjetividades colectivas, asociadas a sus sentimientos, afectos, pasiones, deseos, aspiraciones y sentidos de la existencia y trascendencia.

Adicionalmente, una pluralidad de actores sociales organizados modifica permanentemente la ciudad, generando saberes urbanos para nada codificados bajo los cánones del método científico, ni de su rigor experimental. Iniciativas, experiencias y casos van sumando un conocimiento práctico de la ciudad, vivo a través de la memoria oral de sus protagonistas y socializado preferentemente por medio de formas verbales y de comportamiento. La riqueza, la singularidad y la oralidad de la memoria de casos y experiencias hace de éste un universo muy peculiar y rico de conocimiento y construcción de ciudad. Al lado de los hechos y modificaciones materiales agenciadas por estos actores, se producen y reproducen imágenes de ciudad, dispersas, probablemente divergentes, que operan cotidianamente sobre su devenir. Las formas de producción y almacenamiento de estas formas de conocimiento, al ser tan diferentes a las propuestas por la ciencia, la ponen en aprietos para hacerlas parte integral de sí misma.

En la pretensión de un saber integral de lo urbano, las barreras impuestas por la fragmentación disciplinaria de la ciencia se suman a la presencia de las dimensiones más íntimas y prácticas del ser y del conocer urbano. Por tanto, no basta con el diálogo entre saberes analíticos especializados. Es imperativo además convocar el encuentro de lenguajes y saberes dispares como el académico, el artístico y el práctico. Si para construir conocimiento interdisciplinario no hay fórmulas dadas, propiciar el encuentro de estos saberes diversos y dispares suena aún, y probablemente con sobradas razones, a herejía. Este ingrediente, este intento por hacer converger esta pluralidad de saberes hizo también parte del proceso de producción de los materiales que integran esta compilación.

Memoria urbana, proyecto urbano

La ciudad es igualmente un escenario privilegiado de confluencia del pasado, presente y futuro. Su anatomía y su espíritu son en todos y cada uno de sus momentos la amalgama del legado, de la vida presente y de las aspiraciones para el futuro. La construcción de imágenes de futuro, de proyectos colectivos de ciudad exige un cuidadoso y nunca terminado proceso de inventar equilibrio entre lo que se fue, se es y se aspira a ser. Futuro sin pasado lleva a la innecesaria renuncia a un acumulado cultural, comportamental y físico con serias consecuencias y peligros, especialmente la negación radical de sí mismo. Pasado sin futuro ancla la ciudad en glorias pretéritas y en memorias congeladas, sin capacidad de respuesta a la siempre cambiante sociedad y realidad productora de ciudad. Presente sin pasa-

do ni futuro implica probablemente la renuncia a toda ambición y aspiración, a la más grande ignorancia de la riqueza plantada en la ciudad por sus anteriores generaciones.

El *Observatorio del Caribe Colombiano* ha querido, con justa causa y sobradas razones, constituir este ejercicio en un pretexto para la construcción de ciudad, recuperando el pasado, destacando el presente y enunciando, así sea de forma aún muy general y ambigua, el futuro. Recuperar la memoria oral y escrita de la ciudad del Caribe colombiano, recoger la problemática y los sinsalidas del presente y enunciar la aspiración y el deseo de construir mejores ciudades, hacen parte integral de los procesos generadores de los textos recogidos en esta compilación.

Cuando una empresa intelectual acepta retos de la dimensión arriba expuesta, se somete a riesgos y peligros de magnitud incalculable. Algunos de estos riesgos han tomado cuerpo en el resultado final acá presentado, dejando el testimonio de que se trata de una tarea apenas iniciada, ante la cual debe perseverarse sin desfallecer y siempre levantando la mirada para no perder el horizonte en medio del detalle. La integración de las partes y dimensiones examinadas en cada ciudad muestra dislocaciones, ausencia de vínculos e interlocución. Los niveles de profundidad y detalle son muy desiguales y no obedecen necesariamente a una intención voluntaria sino que son probablemente fruto del azar y las casualidades. Cada caso o ciudad hace un diálogo aún precario con los demás y deja insatisfecha la curiosidad sintética e interpretativa. Elementos claves como la llamada construcción de proyecto colectivo de ciudad son mencionados reiteradamente sin arriesgar contenidos ni procedimientos.

En este libro se compendia entonces un trabajo que, a nuestros ojos, asume los retos contemporáneos de comprensión y construcción de ciudad. Estos retos nos enfrentan a la ausencia de fórmulas o métodos prefabricados, ante lo cual es necesario correr el riesgo de la equivocación y de la insuficiencia. Lejos de desalentarnos, este trabajo nos alienta a pensar que se ha dado un paso adelante y que se impone resolver cómo continuar en esta apasionante, estimulante pero siempre arriesgada tarea de construcción de un saber urbano plural e incluyente, donde la diversidad de nuestra cultura y nuestra sociedad puedan caber y convertirse en el principal activo para la construcción de un futuro mejor.

LUIS MAURICIO CUERVO G.[1]

SANTA FE DE BOGOTÁ, SEPTIEMBRE 4 DE 2000.

1 Profesor titular de la Universidad de los Andes, director del Centro Interdisciplinario de Estudios Regionales, CIDER. Presidente de la Asociación Colombiana de Investigadores Urbanos Regionales-Aciur.

Barranquilla

Sitio de libres

Lola Salcedo Castañeda

Relatora

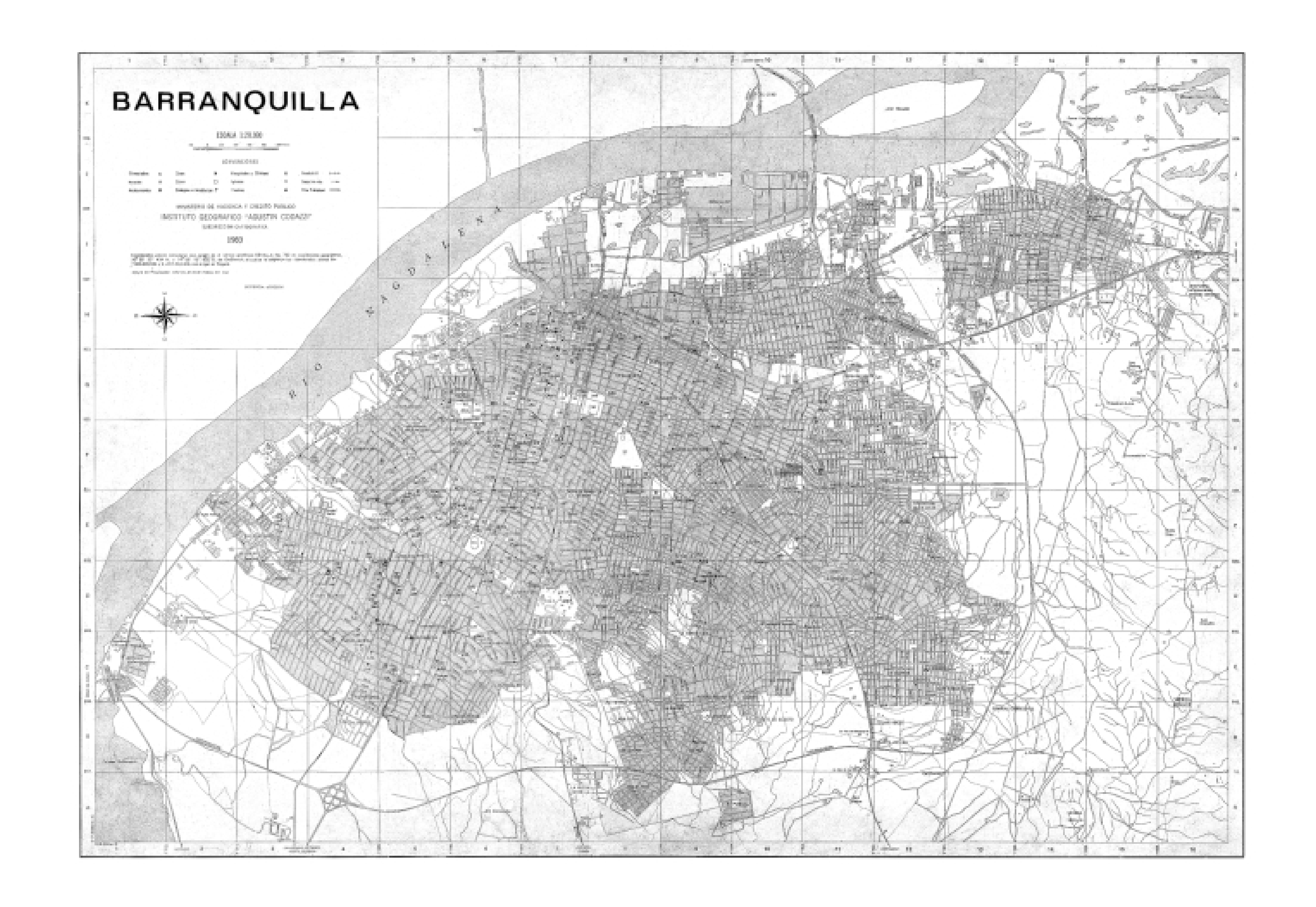


Aerofotografía de Barranquilla

Fuente: Igac

Escala 1:56000

Septiembre 26 de 1984


BARRANQUILLA
INSTITUTO GEOGRAFICO "AGUSTIN CODAZZI"
RIO MAGDALENA

El Taller *¿Cómo es Barranquilla al final del siglo XX?,* fue convocado por la Fundación Social, la Federación Nacional de Comerciantes y el Observatorio del Caribe Colombiano, y se realizó en el antiguo edificio de la Aduana, los días 8 y 9 de junio de 1999. La relatoría fue preparada por Lola Salcedo Castañeda y recibió los conceptos de María Eulalia Arteta, Carmen Arévalo Correa y Jaime Abello Banfi. Participaron como expositores:

Adolfo Meisel Roca, *La economía de la ciudad*. Alvaro Parra Erazo, *La planeación en Barranquilla: Nuevo rumbo para imaginar la ciudad.* Rafael Tovar Vanegas, *Hacia una visión modélica de la estructura territorial de la costa Caribe.* Pamela Flores Prieto, *¿Hacia dónde va la ciudad?: Apuntes para la construcción de ciudadanía en Barranquilla.* Luis Ernesto Sánchez, *La ciudad del miedo.* Miguel Iriarte, *La ciudad como espacio de cultura.* Manuel Torres Polo, *Una perspectiva histórica del desarrollo urbano de Barranquilla.* Porfirio Ospino, *El desarrollo urbano de Barranquilla y su dinámica regional. 1897–1993.* Blas Zubiría Mutis, *La ciudad y su gobierno.* Carlos Vásquez Mitchell, *Propuesta urbana: el paseo del río Magdalena.* Jair Vega, *Hipótesis para mirar a Barranquilla desde una aproximación cultural.* Carlos Bell Lemus, *Situación política y reordenamiento físico de la ciudad.* Christian Ujueta, *La ciudad y la planeación*.

Asistieron y realizaron aportes: Kenneth Loewy, Carlos Escobar y Mabel Gutiérrez.

CONTENIDO

INTRODUCCIÓN*

Al finalizar el siglo XX, existe optimismo entre importantes sectores de la sociedad y del gobierno de Barranquilla. Los miembros de la administración pública y los representantes de las fuerzas vivas del municipio, coinciden en que es necesario retomar el rumbo y aprovechar las fortalezas de la ciudad, especialmente en lo relacionado con su capacidad de prestar servicios. El propósito es el de lograr reactivar su economía y propiciar el desarrollo de los ciudadanos, en una sociedad más justa y con oportunidades para todos, de tal forma que sirva de palanca impulsora de un nuevo aire para la región.

Sin embargo, el principal componente de la fórmula participativa, o sea, la gente común y corriente o el capital humano disponible, no está preparado en ningún sentido. No tiene educación ni oportunidades claras de subsanar sus carencias. La salud es precaria y las enfermedades endémicas lo diezman y menoscaban en su infancia. No tiene trabajo, pero forma parte del ejército de electores que viven del rebusque. No está acostumbrado a trabajar en comunidad ni por la comunidad. De otro lado, el carnaval, el único 'momentum' de participación, si bien es multitudinario, con reuniones masivas, en realidad es una fiesta cuya mejor descripción es su clasificación como un conjunto de desfiles: individuales, de grupos o de comparsas. Cada cual la goza a su manera y se prepara solo o en pequeños grupos, los cuales entre otras cosas, generalmente son exclusivistas y difíciles de penetrar por parte de nuevos bailarines o miembros de otras danzas.

Esa coexistencia pacífica, podría venir más de la necesidad de que «no me arruinen mi rumba» que del deseo de que «todos gocemos y la pasemos bien». Si en realidad el barranquillero fuera de espíritu comunitario, los bañistas que los domingos visitan sus playas, no soportarían tantas canciones como automóviles se acercan a la orilla del mar, ni existiría en la ciudad más de una tienda por manzana. El barranquillero es solitario para realizar su desarrollo y no lo considera unido al de su grupo social, ni al de su vecindario y, mucho menos, relacionado con el bienestar general. Por eso, todavía los arroyos son basureros en movimiento, que se llevan lo de aquí, pero ensucian más allá. E igualmente, la zona rural de la ciudad es un relleno sanitario que soluciona acá pero destruye allí y así podría enumerarse una larga cadena de circunstancias.

Esto sucede porque los muchos años de clientelismo y corrupción administrativa rampantes, convirtieron en cómplice obligado a todo ciudadano que se acercaba a la administración. Como resultado, el barranquillero, de por sí poco disciplinado y que detesta la norma, fortaleció sus defectos y les añadió uno más grave: el desinterés por el bien común. A tal punto, que se desdibujó totalmente el significado de este concepto, hasta ser considerado propiedad de nadie. A esta herencia, se debe añadir la ausencia de sitios de reunión, en donde los que llegan puedan conocerse con los que ya están y aportar así a la cultura local, la que, precisamente por ser

* Lola Salcedo Castañeda. Relatora del Taller *¿Cómo es Barranquilla al final del siglo XX?* Barranquilla, junio 8 y 9 de 1999.

una mezcla heterogénea sin referentes históricos, se diluye al mismo ritmo con que cambian calles y plazas, caen edificios y monumentos, o varía «la moda».

Ese es uno de los grandes problemas de la cultura barranquillera, si es que se puede hablar, en propiedad, de una cultura específica. Lo nuevo, sin importar su procedencia, se impone y se sigue. Desde las plantas que adornan los antejardines, balcones y ventanas de las residencias barranquilleras, hasta la gente, todo se pone aquí de moda. Así, para seguir con la misma idea de las plantas decorativas, desaparecieron especies nativas de mucha sombra y poco requerimiento de agua y dieron paso a otras bellas y novedosas, que, por no pertenecer al medio ambiente, necesitaron toda clase de cuidados con el consiguiente abandono por falta de presupuesto.

Los que llegan, ya sea por miedo a lo desconocido o bien porque no querían venir, refuerzan sus pautas de conducta y sus ritos en un proceso de «ruralización» de la ciudad, si se puede usar esa expresión para definir el profundo extrañamiento y sentido de no pertenencia que desarrollan los inmigrantes en condiciones de miseria, como lo están las grandes masas que, desde siempre, llegan a Barranquilla en busca de la oportunidad para salir adelante y poder regresar al sitio de origen para solucionar los problemas de sus familias. No vienen porque la ciudad sea bella o amable, con identidad y señorío. Generalmente, lo hacen porque les toca o tienen allí un pariente y porque consideran que Barranquilla es un medio fácil, donde cualquiera se acomoda y, con un poco de suerte y viveza, se sale adelante.

Como Barranquilla no tiene referentes culturales (plazas, edificios, monumentos) y además, sobre el río que constituye su principal elemento de identificación, todavía la gente se pregunta si vale o no la pena recuperarlo para el disfrute de todos, a los barranquilleros sólo les queda el mar. De manera que, el único medio de esparcimiento que ellos comparten, o sea la playa dominical, lo encuentran en sitios con idiosincrasia propia como lo son los municipios costeros vecinos, algunos de los cuales muestran, por cierto, mayores logros en las relaciones gobierno municipal-ciudadanía que la misma administración de Barranquilla, además de que últimamente, parecen estar despertando el interés de los inversionistas.

Según el censo de 1993, Barranquilla escasamente tenía un millón de habitantes y algo más, pero a juzgar por las necesidades sin satisfacer que exhibe más del 50% de sus pobladores, cuyo volumen se incrementa en proporciones de avalancha, debido al fenómeno del desplazamiento forzoso, el número de habitantes se acercaría actualmente al millón y medio. Esta cifra coloca a la ciudad al borde de la explosión social. Y, de hecho, ya hay manifestaciones nuevas de violencia, porque se sabe que los niños y los jóvenes, que son la mayoría de los pobladores de la ciudad, no tienen posibilidad real de educarse, ni de encontrar un trabajo, ni de integrarse a la sociedad como individuos útiles. En consecuencia, la participación ciudadana en los procesos de decisión sigue siendo reducida, mal organizada y subvalorada, porque la ciudadanía no está preparada para ejercer la democracia participativa, circunstancia que la coloca en pésimas condiciones para negociar frente a una clase política que como se verá en el desarrollo de este trabajo ha tenido la inteligencia de reciclarse para encontrar su sitio en la nueva fórmula política colombiana.

Barranquilla sobresale como ciudad de cuatro puertos (marítimo, fluvial, aéreo y de comunicaciones). Dispone de espacio y de servicios para albergar industrias de todo tipo, como metrópoli con una oferta académica amplia (más de 30 uni-

versidades y/o institutos técnicos), como centro regional de medicina tradicional y alternativa (al menos 20 clínicas y hospitales, centros médicos y tecnológicos) y como centro comercial internacional muy activo que, además, posee gran riqueza cultural con su máxima expresión en el carnaval. Pero éstas, que pueden considerarse sus fortalezas, no serán suficientes para dar el salto definitivo al desarrollo, si los barranquilleros –y entiéndase aquí este término como genérico aplicado a quienes viven en ella– no cambian la actitud depredadora y el carácter laxo con que viven la ciudad, aunque ellos mismos sostengan que no desean cambiar de lugar para vivir.

Los participantes del Taller ¿Cómo es Barranquilla al final del siglo XX?, organizado por el Observatorio del Caribe Colombiano, y realizado en el mes de junio de 1999, en Barranquilla, coincidieron en su apreciación de la ciudad. La describieron como lugar de origen oscuro y de historia cincelada a golpes de inmigraciones e invasiones urbanas; ciudad derrumbada y vuelta a construir que conserva muy poco de su patrimonio histórico, arquitectónico y cultural (con excepción del carnaval), muchas veces abusada por sus dirigentes y con urgente necesidad de replantearse para que pueda ser la urbe soñada por cada uno de sus ciudadanos y en la cual éstos encuentren referentes de identificación que les permitan desarrollar sentido de pertenencia.

Y la anterior es una buena descripción. Durante los últimos treinta años, Barranquilla entra en crisis general, hasta tocar fondo. Sufre un colapso como ente político administrativo y como sociedad. Desde ese punto cero, la ciudad comienza su reconstrucción, apoyada en los instrumentos de que han sido dotados los ciudadanos que, desde fines de la década del 80, pueden elegir directamente a su alcalde.

Para un observador imparcial, Barranquilla se presenta como una ciudad partida en dos. De un lado, se encuentra la zona sur, en donde se aprecian movimientos de tierra, maquinaria trabajando y obreros en la vía, y del otro, una zona norte parchada de huecos en un proceso de deterioro alarmante. Y esos son los extremos que siempre han perjudicado a la ciudad. Es fácil recordar que cuando el alcalde pertenecía a las clases altas, el sur era inexistente; pero cuando el alcalde viene del sur, el norte no cuenta. No ha disfrutado la ciudad de una administración para toda ella, que tenga en cuenta los cuatro costados de la urbe y dirija la inversión y el desarrollo hacia los sitios que beneficien a la mayoría, sin distinciones de clase, localización geográfica o ingresos.

Ésta parece ser una condena que arrastra Barranquilla y que puede tener su origen en la incapacidad que demostraron los dirigentes de principios del siglo XX para conformar una burguesía industrial generadora de empleo y de desarrollo para todos. Contrariamente, la dirigencia local ha preferido seguir los pasos de una avanzadilla de extranjeros visionarios que trajeron la modernidad, pero que no estaban interesados en «construir ciudadanía». Esa ausencia de un elemento de identidad tan importante, permitió que, a la salida de los extranjeros y con la decadencia del mito de «ciudad industrial y portuaria», una nueva clase emergiera a la sombra del erario público y se adueñara de la representación política de la ciudad.

Esta nueva clase, que trepida en rápido ascenso, considera a la administración y a las corporaciones públicas como medio para alcanzar fortuna, invalidando así los esfuerzos que en pro de la transparencia y de la honestidad han sido consagrados

en la Constitución de 1991 y que si bien son respetados por algunos, este mismo tesón se diluye en la actitud complaciente general de los raizales. Los valores siguen sin importar y sólo cuenta la vía rápida para el mayor beneficio personal. Conceptos como los de bien público, participación democrática o transparencia administrativa son trabas para el buen logro de los propósitos particulares. Es tal la magnitud de este desfase en la ética ciudadana, que aquel funcionario o político que termina una gestión sin muestras claras de enriquecimiento es considerado tonto, porque no supo aprovechar «la oportunidad».

El poder es visto, entonces, como un instrumento para obtener, negociar o aprovechar, más que como un ejercicio democrático en beneficio de la mayoría. Y, con tal de acercarse a él, esta nueva clase política barranquillera sacrifica cualquier principio ético, ya que hablar de lo moralmente rechazado por la sociedad es imposible, porque en Barranquilla no se conoce este tipo de sanción ni se aplica el castigo del vacío social a aquellos que violan los derechos de la comunidad o abusan de sus cargos. En ese sentido, puede decirse que sigue siendo una urbe fiel a su origen de «sitio de libres», donde todo es permitido y tienen cabida hasta aquellos que otras colectividades más rigurosas y disciplinadas no toleran. Tal era el caso en la Cartagena y la Santa Marta del siglo XVIII, cuando desde estas ciudades se remitía a las Barrancas de San Nicolás a los «indeseables» para la Corona.

En este documento, que recoge la labor de dos días de exposiciones y discusiones alrededor de Barranquilla al final del siglo XX, se recorre el origen y la historia de la ciudad; se revisan los esfuerzos que se han realizado para darle una normativa urbana y sostenerla como cabeza de región; se evalúa el estado de su medio ambiente y de la relación de la comunidad con el gobierno y, lo que es muy importante, se analiza la vinculación de la ciudad con la cultura.

La tarea por emprender es titánica. Se trata de construir una cultura nueva que responda a los principios de la democracia participativa y transforme al barranquillero, para que modifique su forma de actuar frente a los intereses de la comunidad, por la vía del entendimiento claro de sus derechos y obligaciones. Es un proceso educativo lento que tiene que comenzar en la escuela primaria, para que los ciudadanos del futuro, los que enfrenten los retos que traiga el siglo XXI, sean capaces de pensar una ciudad para todos y conducirla, bajo las premisas de la justicia social y del desarrollo sostenible, más allá de los intereses partidistas y personales que tanto daño han causado a Barranquilla.

I

BARRANQUILLA: CIUDAD DE ORIGEN INCIERTO

El estudio de la historia de Barranquilla es bastante reciente. De ahí que todavía no se haya determinado el sitio exacto donde la ciudad tuvo sus albores. Sobre este particular, existen tres versiones que, si bien difieren en la localización precisa, coinciden en ubicarla a orillas de los caños que son los medios de vinculación de los ciudadanos con el río Magdalena, relación que plantea la necesidad de entablar una discusión sobre la vocación portuaria de la ciudad y, en consecuencia, sobre su condición de urbe industrial. Las tres versiones son las que plantean Manuel Torres, Porfirio Ospino y Efraín Leal.

Estas versiones niegan, en forma rotunda, aquella del origen pastoril expuesta por Domingo Malabet en la cual se habla de campesinos de Galapa que llegaron buscando agua para su ganado, que se ha venido enseñando por décadas a los estudiantes barranquilleros y que ya había sido cuestionada por Miguel Camacho Sánchez, quien expresa: *Quede bien claro que no se llama jamás «Barranca de San Nicolás» y que no tuvo raíces pastoriles, porque los ganaderos y agricultores no precisan de poblados sino de eras y potreros. La villa tuvo su núcleo original en un lugar de embarque y tráfico comercial, porque quienes almacenan, custodian y trafican con bienes pasibles de comercio, sí necesitan de un recinto urbano*.[1]

Según Manuel Torres, quien a su vez cita a José Agustín Blanco Barros, José Ramón Vergara y Fernando Baena: «No existe duda acerca de que el poblado situado en las Barrancas denominadas de San Nicolás, inició su desarrollo a orillas del llamado caño de las Compañías, en una zona anegadiza, con casas de bahareque y techo de paja y enea, que no presentaba un aspecto lleno o compacto en el uso de sus manzanas, con viviendas u otro tipo de construcciones, pues gran número de cuadras estaban vacías o apenas ocupadas. (…) Barranquilla se convirtió en un fondeadero de embarcaciones menores durante la época colonial y los inicios de la República, pero la importancia era poca».[2]

El profesor Torres también recoge la descripción hecha por Theodore Nichols en «El Surgimiento de Barranquilla en el Caribe colombiano»: *los orígenes de Barranquilla son tan oscuros como famosos los de Cartagena y Santa Marta*, y basado en sus informaciones narra que el poblado cuya fundación se acepta tuvo lugar en 1629, poco a poco se convierte en una parada de viaje entre Santa Marta y Cartagena y que, lentamente, a través del contacto con el Magdalena, fue transformándose en un puerto fluvial, bastante apetecido, puesto que brindaba más seguridad ante la piratería que los de Santa Marta y Cartagena.

1 «De la Barranca de San Nicolás al Puerto de Barranquilla». *Boletín de historia de Cartagena*, No. 153, 1989, p. 10. Citado por el expositor Manuel Torres.

2 Licenciado en ciencias sociales y economista. Profesor del departamento Educativo de la universidad del Atlántico. Autor de la ponencia Origen y evolución histórica de la ciudad.

En 1777, Barranquilla contaba con 2.600 habitantes. Es en ese mismo año, cuando se efectúa el censo o padrón del virreinato y se identifica a Barranquilla como *sitio y feligresía de San Nicolás de Barranquilla, situación (sic) a orillas del río Magdalena, 30 leguas de distancia de la capital Cartagena.* Según el profesor Torres, laboraban 15 mercaderes y/o traficantes, 28 navegantes y bogas, 49 artesanos entre los que predominaban los zapateros y carpinteros, lo que atestiguaría que la actividad comercial ha sido su principal vocación. La existencia de prestamistas y el contrabando refuerzan esa versión. Desde el punto de vista urbanístico, Torres la sitúa con claridad en la zona aledaña al caño de las compañías, en el área comprendida entre la carrera 46 (avenida Olaya Herrera) y la plaza de San Nicolás (Calles 34 y 35 con carrera 40), donde, incluso, se han realizado hallazgos arqueológicos que señalarían que, desde la época prehispánica, este sitio era el escogido por comunidades indígenas para su asentamiento. El mismo autor complementa esta información con la evocación urbanística hecha por Néstor Madrid Malo a partir de la reseña del censo de 1777: *Como el número total de almas era de 2.653 y las casas eran 389, se tiene que el término medio de personas por casa es de 6,5. Por otra parte, estimando que cada manzana tuviera unas 25 casas se tendría que quizá aquel pequeño «sitio» podría contar con unas 21 manzanas, que ocuparían, sin incluir calles y plazas, más o menos igual número de hectáreas. Como quien dice, tres calles de siete cuadras de largo por tres de ancho o cuatro calles de cinco cuadras por cuatro de ancho.*[3]

La segunda versión sobre el origen del sitio de Barranquilla la plantea Porfirio Ospino basándose en el cronista Gonzalo Fernández de Oviedo, considerando que es el mismo lugar que encontró don Pedro de Heredia en 1533 durante sus correrías por tierra adentro, luego de su paso por Galapa: *De aquí se partió el Gobernador el mismo día y llegó a dormir en la costa del río Grande, no halló allí pueblo sino un varadero de canoas y estaban allí unos indios mercaderes de la gobernación de Santa Marta, que tenían dos canoas llenas de camarones secos que tenían por mercaderías e iban a aquel río Grande a atracar con aquella mercadería y con sal y otras cosas.*[4]

Ospino afirma que el tráfico determina el eje de unas rutas comerciales y allí es donde aparecen las poblaciones. Este parte del caño Clarín, el cual nace en Ciénaga (Magdalena) luego atraviesa la ciénaga Grande y desemboca en el río Magdalena, frente a Barranquilla (lo que habría permitido las rutas por canoa desde la gobernación de Santa Marta). Aunque Ospino cuestiona el número de habitantes que Madrid Malo señala, parte de tres manzanas tomadas a partir de la ribera del caño del Mercado que daría como frontera, por el occidente, la antigua calle Ancha (hoy Paseo Bolívar), hasta la iglesia de San Nicolás, como límite hacia el sur, ese costado de la plaza de San Nicolás para llegar hasta la plaza Ujueta, principal puerto de la época a orillas del caño Arriba o antiguo caño de Soledad. Hacia el norte, el límite sería el primer cementerio, con lo cual el origen de la ciudad se situaría en el eje marcado por la intersección de los caños del Mercado y la iglesia de San Nicolás.

En esta época, el desarrollo de la ciudad no debió superar las posibilidades que se podían tener dentro del rígido esquema del monopolio español. La gran dinámica económica y urbana debió producirse a partir de las libertades que se obtuvieron con la guerra de la independencia y de las consecuentes facilidades que esta últi-

3 *Barranquilla, el alba de una ciudad.*. Editorial Kelly, Bogotá, 1986, p. 14.

4 Investigador vinculado a la oficina de Planeación Distrital de Barranquilla. Autor de la ponencia Estructura física de la ciudad

ma trajo para el comercio de los variados productos con los que la naciente república intentaba articularse a la economía mundial. De este período, se puede destacar el título de Villa otorgado a Barranquilla, como premio al patriotismo, por Manuel Rodríguez Torices, presidente gobernador del estado de Cartagena, el 7 de abril de 1813, en las vísperas de emprender la campaña guerrera contra Santa Marta, último reducto de fidelidad al rey de España.

El biólogo Efraín Leal, expositor del tema «La ciudad y el medio ambiente»,[5] ubica el nacimiento de Barranquilla en los tres conglomerados indígenas, Camach, Siape y La Concepción, que para la época de la conquista se situaban donde está el actual barrio Barlovento, frente al viejo edificio de la aduana.

5 Vinculado al Departamento Administrativo del Medio Ambiente, Dadima.

II

CIUDAD DESDE 1857

LA GRAN TRANSFORMACIÓN: 1835-1905

Pocas poblaciones en Colombia se han convertido en urbe tan rápida y exitosamente como Barranquilla. De ser un Sitio de Libres[6] y un poblado de artesanos y comerciantes, en menos de 50 cincuenta años pasa a ser cabeza de región y un verdadero botafuegos de progreso y desarrollo en la época de la República y, tras pocos años, se consolida como gran ciudad durante la primera mitad del siglo XX.

De aquellas descripciones de las crónicas de la Colonia y de la Independencia, donde se la define como un centro sin importancia, pasa a ser, en 1835, *un poblado limpio de casas blancas y con calles más aseadas que las de Santa Marta,* de acuerdo con la expresión de un viajero inglés, citado por Nichols, quien también nos dice que en ese momento la ciudad tenía 11.212 habitantes, o sea, la mitad de los de Cartagena y cerca del mismo número que tenía Santa Marta.

Comienza a presentarse un gran éxodo de comerciantes de Cartagena y de Santa Marta hacia Barranquilla, así como se registra la llegada de un número importante de inmigrantes extranjeros, entre los cuales los británicos aparecen como los pioneros. Esto último es atribuible tanto al dominio económico que habían adquirido los ingleses sobre las recientemente emancipadas colonias hispanoamericanas[7] como a su participación en la guerra de la independencia. Además, para esta época se encuentran también en Barranquilla holandeses de Curazao, así como alemanes, franceses y norteamericanos, quienes tuvieron preeminencia en el desarrollo de las actividades económicas de la ciudad durante la segunda mitad del siglo XIX.

Así mismo, para analizar el despegue de Barranquilla, deben tenerse en cuenta las medidas económicas que favorecían el libre cambio y que fortalecían la actividad comercial, dos condiciones características de la ciudad, que desde sus inicios reveló su vocación comercial, como sitio de intercambio y de paso. En 1857, recibe el título de ciudad, cuando ya existía la navegación a vapor por el río Magdalena y con su puerto de Sabanilla,[8] poco a poco, va desplazando a Cartagena y a Santa Marta. Su crecimiento demográfico ya daba saltos contundentes, como lo demuestra el hecho de que entre 1813 y 1851 pasó de 3.215 habitantes a 6.114, siempre más como producto de la inmigración que por el aumento de la natalidad

6 «A pesar de ser reconocidos como iguales a los españoles, los criollos, mestizos y artesanos, no constituyeron una clase social propiamente dicha, ni en el orden jurídico ni en el económico. El derecho indiano les situó en un plano de igualdad con los propios españoles peninsulares aquí radicados. Pero la realidad fue otra. Con reiteración fueron apartados de los altos puestos de la vida política y administrativa de las ciudades coloniales». Capdequi, J. M. y otros. «El Estado Español en las Indias». Citado en: *Barranquilla: en busca de una segunda oportunidad sobre la tierra.* Documento del equipo de la Fundación Social, Regional Barranquilla.

7 Rodríguez Becerra, Manuel y Restrepo, Jorge. «Los empresarios extranjeros en Barranquilla 1820-1900 en el Caribe Colombiano». *Selección de textos históricos,* Ediciones Uninorte. Barranquilla, 1998, p. 139.

8 Entre 1865 y 1886 salieron por ese puerto 4.154 toneladas de tabaco, en comparación con las 546 toneladas que se exportaron por Cartagena y Santa Marta. Posada Carbó, Eduardo. *Por qué se disipó el dinamismo industrial de Barranquilla*. Citado por Porfirio Ospino.

De acuerdo con los datos del Censo Nacional de Población de 1851, Barranquilla no aparecía en el listado de las primeras 30 ciudades del país. En primer lugar figuraba Bogotá, con 29.646 habitantes, seguida por El Socorro, con 15.015; Medellín era la cuarta, con 13.755 y Cali la sexta, con 11.848 habitantes. De las ciudades de la Costa, Mompox era la quinta en el ámbito nacional, con más de 13.000 habitantes y Cartagena ocupaba el puesto 14, con 9.896.[9]

Pero, el suceso que realmente consolida a Barranquilla como un fenómeno urbano surgido del comercio exterior del país, es la construcción del ferrocarril de Bolívar, en 1871, con lo cual finalizaron las dificultades en el transporte de mercancías desde el puerto marítimo de Sabanilla hasta el puerto fluvial de Barranquilla. Hay que recordar, que el flujo comercial se movía con dificultad, en bongos y champanes, a lo largo del desaparecido caño de La Piña. En el lapso de cinco años, la cifra de habitantes se incrementa en un 42,7%, puesto que en 1875 la ciudad contaba con una población de 16.549 habitantes.[10] Es decir, se registraba una tasa de crecimiento de 8,5% anual.

Al finalizar el siglo XIX, hay otra serie de hechos –además de la instalación de la primera fábrica de jabones la Española– que son fundamentales para el desarrollo de la ciudad. En 1880, se inaugura el acueducto, del cual R. A. Joy es el primer presidente de su junta directiva y, en 1885, Pedro A. Osío junto con Pedro Blanco Soto obtienen del gobernador Román la concesión para establecer el alumbrado público.[11] La dotación de estos dos servicios básicos para el desenvolvimiento de la actividad urbana fueron producto de la iniciativa privada y cumplieron un papel fundamental en el desarrollo de las actividades industriales. El servicio de transporte urbano aparece con el tranvía, en 1890.

Durante esas décadas prodigiosas de finales del siglo XIX, en Barranquilla había fábricas, salón de danza y drama, logias masónicas y sucedían muchos otros acontecimientos que podrían considerarse síntomas de prosperidad y librepensamiento. No hay que olvidar que precisamente por su nacimiento atípico como ciudad y sin otro cometido que el de intercambiar mercancías, la Barranquilla de ese entonces pudo albergar, como Sitio de Libres, a todos los que el reino español no toleraba o excluía, además de traficantes, contrabandistas, agiotistas, comerciantes, librepensadores, artistas y toda esa gama de personajes que suelen rodar por las ciudades, sin un patrón político y económico definido. Esta es una característica que según Carlos Bell: *Es lo que da origen a ese carácter de mestizaje que tenemos los barranquilleros; ese mestizaje es el que ha permitido ese talante tolerante y laxo con la ética, pero, al mismo tiempo, en política hemos sido tradicionalmente liberales, impulsando los barrios más modernos, siempre construyendo e innovando.*[12]

La costumbre o manía del barranquillero de tumbar para construir de inmediato y de cambiar lo que sea, sin respetar su valor histórico, porque considera que la ciudad no tiene historia ni valor patrimonial para las generaciones venideras, lo demuestra Elías Pellet[13] (citado por Manuel Torres): *Hemos visto desaparecer calles enteras, que eran antes de casas pajizas reemplazadas por edificios sólidos de ladrillo… Creemos igualmente que ninguna ciudad de Sudamérica haya tenido un progreso tan señalado.*[14]

9 Ya la diferencia entre Barranquilla y Cartagena era apenas de unos 3.000 habitantes.

10 Periódico El Promotor. Archivo histórico de Barranquilla. Citado por Porfirio Ospino.

11 Una nueva contextualización de Barranquilla en el plano nacional nos muestra que la ciudad en 1870 ocupaba el puesto número 11 y Sincelejo el 12. De igual forma, ciudades de la Costa como Mompox y Cartagena salían del listado de las primeras 30 ciudades, como también otros puertos ubicados sobre el río. Todo esto, según Fabio Zambrano (en su Estudio poblacional de Colombia), era consecuencia de los cambios operados en los sistemas de transporte. Las ciudades que ocupaban los primeros lugares eran las que poseían más de un medio de transporte o la combinación de varios de ellos.

12 Arquitecto, ex candidato a la alcaldía del distrito de Barranquilla. Autor de la ponencia Situación política y reordenamiento físico de la ciudad.

13 Ciudadano norteamericano residente en Barranquilla, propietario de una de las imprentas de esta ciudad y editor de un periódico en inglés (lo que fortalece aún más la hipótesis del papel de protagonistas de los extranjeros en el desarrollo espectacular de esta ciudad).

14 Pellet, E. P. *Cosas que hemos visto de Barranquilla o el panorama de un cuarto de siglo*. Imprenta Americana, Barranquilla, 1892, pp. 3 y 4.

Según Porfirio Ospino, a partir de 1897 y hasta 1905 se produce un desplazamiento de la elite social por el corredor de la carrera 45, hasta lo que hoy es la calle Murillo. Entonces, se empieza a desarrollar una nueva tipología de vivienda, muy distinta de la colonial. Aparecen calles estrechas con casas de dos plantas, con tejas de barro y balcones y con patios centrales y laterales en su interior, alrededor de los cuales se organizaban las alcobas y los espacios de recreación. Se comienza a desarrollar el concepto de «quinta» (vivienda campestre) en la zona que se conoce como el sector de Las Quintas.[15]

A finales del siglo XIX existía el mercado público de 4.640 metros cuadrados de construcción, una fábrica de hielo a vapor, el hospital público de caridad, el cementerio universal y se contaba con telégrafo, teléfono y alumbrado eléctrico. Existían fuentes de soda, clubes sociales, imprentas y periódicos. Eusebio Grau describe la ciudad así: *Es el puerto principal del río Magdalena y, por consiguiente, la estación obligada de los vapores que surcan el río. En la ciudad existen valiosos edificios, talleres, muelles, etc., que son indispensables para el servicio fluvial. Barranquilla es al mismo tiempo puerto de mar, pues está unida a éste (Puerto Colombia) por una línea férrea*.[16]

El primer plano que se conoce de Barranquilla, data de 1897 y fue levantado por Cayetano Moreno y David Granados. En aquella época, la ciudad ocupaba 386,47 hectáreas y contaba con una población aproximada de 21.953 habitantes. En dicho plano, se puede notar cómo la urbe comienza a alejarse de los caños, en una tendencia que se mantiene hasta hoy, en busca de los terrenos más altos y menos anegadizos. Según Manuel Torres, se trata de un hecho de gran importancia, pues permite extraer algunas conclusiones, de las cuales la más sobresaliente es la inexistencia de una cultura de frente y hacia el río, ya que, por el contrario, pese a su carácter de ciudad portuaria no es éste un elemento de peso dentro de su idiosincrasia, lo que ha conducido al abandono tanto de la relación con el río como de la conexión urbana y cultural con los caños.

La marcada segregación del territorio[17] la corrobora la descripción que hizo en 1897 el viajero francés Pierre D'Espagnanat[18] en su libro *Recuerdos de la Nueva Granada,*[19] en el cual escribió: *Pero mientras la proximidad del río atrae hacia la izquierda, los barrios opulentos, el enjambre humano se extiende sin cesar hacia la llanura derecha, mezclándose las cabañas de paja con la pobre vivienda diseminada por la campiña rojiza, vivienda cada vez más pobre y diseminada a medida que acercan el cementerio.* Esta periferia pobre que señala D'Espagnanat corresponde a los barrios Chiquinquirá, Rebolo y a una parte de San Roque, que sumaban el 39% del área total de la ciudad de ese momento. El barrio Abajo, en el otro extremo, con condiciones similares a las de los anteriores, representaba el 18%, para así sumar un total de 57,3%.[20]

El plano de 1905, muestra la misma extensión de la ciudad, pero en él ya varias manzanas habían sido subdivididas, con lo cual se iniciaba el proceso de densificación. Según Sergio Paolo Solano,[21] entre 1899 y 1904, un 69% del movimiento de la propiedad raíz urbana, correspondió a solares ubicados hacia el occidente, alrededor de la actual calle 45 –calle Murillo, barrios Las Quintas y Abajo– y al suroccidente de la calle 17 –antiguo camino a Soledad, barrio Rebolo–, lo cual, según cálculos de P. Ospino, indica un aumento de población de 52,3%, al

15 Por la carrera 46, arriba de Murillo (donde quedaba el Colegio Americano), sobrevive la quinta del Coronel Diego Castro, quien fue el primer gobernador en 1908.

16 *La ciudad de Barranquilla en 1896*, Imprenta de La Luz. Bogotá, 1898, p. 14. Citado por Manuel Torres.

17 En 1952, Barranquilla se encontraba divida en dos sectores: el norte, correspondiente a la parroquia de San Nicolás, con las mejores casas de habitación y negocios importantes, y el sur, correspondiente a la parroquia de San Roque, caracterizado por la pobreza de sus cabañas y sus habitantes. (*Barranquilla: en busca de una segunda oportunidad sobre la tierra.* Fundación Social Regional Barranquilla, 1998).

18 Citado por Porfirio Ospino.

19 Conde, Jorge. *Desarrollo de Barranquilla 1871-1905. Historia general de Barranquilla. Sucesos 1.* Academia de la Historia de Barranquilla, 1997. Citado por P. Ospino.

20 Información de Porfirio Ospino.

21 Citado por Porfirio Ospino.

pasar de cerca de 21.000 habitantes a 40.115, en un período de ocho años, lo que significa una tasa de crecimiento anual de 6,5%. Este incremento se debería a la disolución de las relaciones sociales premodernas en otras regiones del país, pero, fundamentalmente, a corrientes migratorias generadas por la Guerra de los Mil Días (1899-1902). Este hecho marcaría el comienzo de lo que se convertiría en una constante, cual es la de que Barranquilla es una de las ciudades preferidas para la población desplazada, especialmente desde las regiones del interior, por las distintas formas de violencia que ha experimentado el país, hecho que sirve para explicar los altos índices de pobreza que hoy registra la ciudad, muy superiores a los de otros centros urbanos importantes del país.

DESPEGA LA URBANIZACIÓN: 1905-1922

Al comienzo de este período, la ciudad disfrutaba de dos líneas de tranvía, contaba con 40.115 habitantes y no se había producido ningún desarrollo en la zona existente entre los caños y el río Magdalena. No se contaba con buenos hoteles y las calles se hallaban en mal estado. Es también en esta época cuando se inicia la actividad industrial: *En 1906 una compañía europea producía ladrillos de arena y cal con maquinaria alemana; en la misma época había ya fabricantes de azulejos y de tejidos de algodón, de harina, maderas, calzado, velas, jabones, agua mineral, cerveza y hielo*.[22] Los hechos urbanos más importantes, en este lapso, fueron la aparición de la primera invasión, correspondiente a 6 manzanas del barrio Montecristo –aledaño al barrio Abajo– en 1916[23] y la realización de la primera urbanización, el barrio El Prado, en 1922.

Según Porfirio Ospino, estos dos acontecimientos marcan un cambio radical en la forma tradicional como se venía construyendo la ciudad y, en adelante, serán la constante dialéctica de su desarrollo urbano. Por un lado, las urbanizaciones son impulsadas por norteamericanos, asociados con miembros de la elite local, tal como fue el caso de Karl C. Parrish y Manuel de la Rosa, propietario de la finca El Prado. Éstos intuyeron la demanda de un sector acomodado de la población que ya había acumulado capital, proveniente en su mayor parte del comercio para vivir acorde con el moderno modelo de vida. Por el otro lado, surgen las invasiones de inmigrantes nacionales, quienes buscaban oportunidades en la ciudad de mayor pujanza del país.

El barrio El Prado representa el 55,4% del área total de la expansión de la ciudad, frente al 45,3% del desarrollo tradicional, definido por Ospino como «predio a predio» (PP) y un residuo del 17,4%, correspondiente a invasiones. La urbanización El Prado se ubica a continuación tanto del barrio Las Quintas (hoy Rosario) como del camino a la playa (carrera 50) y lo hace sobre los terrenos más altos de la planicie, desde los cuales se podían apreciar el río Magdalena y la Sierra Nevada de Santa Marta. Esta cualidad paisajística fue determinante para consolidar la tendencia de ubicación de las clases sociales y su marcada forma de segregación del territorio. Ello a pesar del ancestro de Barranquilla como «sitio de libres», condición que aparentemente debería también significar una ciudad más alejada de los prejuicios de ciudades vecinas coloniales.

Según el profesor Manuel Torres, el barrio El Prado surge como delimitante de localización de los estratos socioeconómicos, pues a partir de allí comienzan a

22 Nichols, Theodore, *Tres puertos de Colombi*a. Banco Popular, Bogotá, 1973, p. 171. Citado por Manuel Torres.

23 Solano, Sergio Paolo. *La modernización de Barranquilla 1913-1930*, p. 92. Citado por Porfirio Ospino.

desarrollarse barrios de estratos altos. En los otros sectores, tal como lo reseña Sergio Paolo Solano en *«La modernización de Barranquilla 1903-1930»: La actividad económica empresarial, por lo general sólo se realizaba a través de la venta de solares y delimitación de los espacios comunes, pero sin incluir los servicios públicos; era tal el desorden que una publicación de la época se quejaba: 'con excepción de El Prado y Las Delicias, en donde los Señores Salzedo están preocupados en dirigir debidamente la urbanización, en otros barrios todo es irregular y abandono por parte de los propietarios quienes únicamente se han detenido a cobrar el valor de los solares vendidos, sin pensar en más nada que pueda favorecer a los compradores de terreno. (…) Una combinación de urbanización empresarial e invasiones por parte de los destechados, lo cual comenzó a otorgarle a la ciudad una especie de carácter, pues al lado de la ciudad moderna que surgía al noroccidente (El Prado, Boston, Bellavista, Recreo, Delicias) también existía otra, con elementos de la tradición urbana del agro costeño, con sus connotaciones de enea, madera y barro, la que también reflejaba las supervivencias del siglo XIX.*[24]

CUANDO LA CIUDAD SE CONSOLIDA: 1922-1944

La ciudad, según descripción del profesor Manuel Torres, comienza a crecer en varias direcciones, desde el núcleo básico, que es el distrito central y trata de llenar el vacío que existe entre los caños y el río. El terminal marítimo es un mojón importante para la localización de una gran cantidad de empresas en sus alrededores, en búsqueda de ventajas, al reducir notoriamente los costos de transporte. Por otro lado, surgen barrios como Las Nieves, Simón Bolívar, La Unión y Montes, los cuales van dando respuesta paulatina a los graves problemas de vivienda que comienza a enfrentar la ciudad, dejando atrás barrios que se hallan ligados a los orígenes de la ciudad, como los de Abajo, Rebolo y La Luz, entre otros. Simultáneamente, hacia el sur de la ciudad, surgen barrios de un estrato más alto, como San José, Cevillar y El Carmen, en los cuales comienzan a habitar obreros con cierta capacidad adquisitiva, hecho que induce el establecimiento de rutas de buses.

El gran factor determinante en el proceso de modernización urbana de Barranquilla lo constituye el definitivo mejoramiento de los servicios públicos (Ley 27 de 1920 y Ley 25 de 1921 que autorizaban la emisión de bonos de deuda pública) hecho que constituyó una respuesta a la imparable corriente de invasiones, que aunque en algunas oportunidades eran de carácter espontáneo en otras respondían a intereses económicos y políticos. Llega, entonces, el empréstito de los banqueros de Chicago y, con él, Samuel Hollopeter, encargado de dirigir las recientemente creadas Empresas Públicas Municipales (E.P.M.), en 1925. Algo similar ocurrió con el servicio de energía eléctrica, ya que en 1927 la firma estadounidense Electric Bond and Share compró la vieja planta de la familia Obregón, con lo cual se aumenta radicalmente su capacidad instalada al pasar de 4.478 caballos de fuerza a 11.000. En el aspecto urbano, el estadounidense William Laad construye el barrio Boston al costado sur de El Prado. Algunos empresarios locales deciden incursionar en el reciente negocio de la urbanización y es así como N. Salzedo Ramón & Cía desarrolla barrios como Las Delicias y el Olaya Herrera. El barrio Recreo es desarrollado por Francisco Insignares,[25] aprovechando el nuevo acueducto inaugurado en 1929. El área de urbanizaciones en este período es de 1.087,4 hectáreas (76% del área total), mientras un 14,2%

24 *Ibíd.*

25 De acuerdo con lo señalado por Sergio Paolo Solano, esta incursión de empresarios locales en el naciente sector de la construcción, obedecía a la crisis por la que atravesaba el sector de la ganadería. Es el caso del barrio El Valle, desarrollado por la compañía urbanizadora Bellavista, que además era una empresa ganadera.

corresponde a invasiones y el 9,8% a loteo (parcelación simple de terrenos y delimitación de espacios comunales sin servicios públicos).

LA EXPANSIÓN URBANA: 1944-1957

La ciudad se restablece de la crisis de 1929 (crash mundial) y para esta época, muestra un mejor desarrollo. Según Porfirio Ospino, el 91% del área de expansión de este período corresponde a urbanizaciones y sólo el 8,3% fue producto de la invasión (Barrios La Sierra y La Ceiba),[26] en la periferia sur. Es de señalar el papel protagónico que empieza a desempeñar el Instituto de Crédito Territorial (I.C.T.) en la construcción de la ciudad y, sobre todo, el impulso que le ofrece el general Rojas Pinilla al desarrollo de grandes proyectos de infraestructura y de vivienda, como fueron los barrios San José, Boyacá y La Unión (urbanizaciones obreras), mientras en la parte alta aparecen Ciudad Jardín y Bello Horizonte, sectores desarrollados por Parrish & Cía.[27] A partir de allí, se establecen unas reglas de juego para que todos participen con el Estado en la construcción de la infraestructura y la vivienda.

ESFUERZOS POR LA PLANEACIÓN: 1957-1963

Este período se caracteriza porque en sus inicios se expidió el Plan Regulador, el cual fue formulado con base en la Ley 88 de 1947. Se creó también la Oficina del Plan Regulador de Barranquilla (hoy Departamento Administrativo de Planeación Distrital). Pero cuando la administración se disponía a ejecutar el Plan, se produjo una invasión masiva de 40 hectáreas en la periferia de la ciudad, lo cual echó por tierra la estructura proyectada (administración Restrepo). Es curioso notar que, durante este período, la inversión industrial que partió de cero en 1900 y llegó a 49,9% en 1948, desciende a 30,5%, en 1949.[28] La ciudad abarcaba 2.881,85 has, es decir, un 43,5% del área que ocupa actualmente.

En un análisis detallado del área de extensión de la ciudad, Porfirio Ospino encuentra que 487,83 hectáreas corresponden al crecimiento, predio a predio, del centro histórico, el cual se encuentra formado por barrios como Rosario, San Roque, Abajo, Chiquinquirá y Rebolo, sectores que se desarrollaron entre los siglos XVIII y XIX. Al mismo tiempo, 269,5 hectáreas (9,4%) se ocuparon como producto de invasiones y 346,05 hectáreas (12%) corresponden a loteo sin servicios. Las anteriores formas de desarrollo, suman 1.103,4 hectáreas , es decir, el 38,3% del área total de la ciudad en 1957. Las restantes 1.778,8 hectáreas corresponden a las urbanizaciones iniciadas en 1922, tales como El Prado, Boston, Bellavista, Delicias, Olaya y otras más promovidas por el capital privado, cuyos diseños obedecían a los nuevos criterios del urbanismo moderno, de gran generosidad en la cesión de zonas verdes representadas en bulevares, parques y antejardines.

Sin embargo, en muchos casos no se dio una articulación entre una urbanización y otra, con lo cual quedó interrumpida la continuidad de bulevares. Según Christian Ujueta,[29] El Plan Regulador intenta articular la ciudad por medio de varios proyectos, especialmente viales. Pero el bajo nivel de gestión –que ha caracterizado a

26 Este barrio se convirtió en la primera zona de tolerancia.

27 Esta compañía acumuló un gran poder económico al participar además en la construcción del tajamar de Bocas de Ceniza, en el acueducto (1928), y en la pavimentación de vías.

28 Fuente: Christian Ujueta, autor del Plan Regulador de 1957.

29 Arquitecto, decano de la Facultad de Arquitectura de la Universidad Autónoma del Caribe. Ponente del tema La ciudad y la planeación.

la ciudad– para concretar todos sus planes, no permitió que los objetivos se lograran. Otra razón que Ujueta aduce para que dicho Plan no tuviera incidencia en el posterior desarrollo de la ciudad, fue la carencia de instrumentos de gestión que permitieran implementarlo. La Oficina Administradora del Plan Regulador, era sólo una dependencia más de la Secretaría de Obras Públicas, Fomento y Turismo, de ese entonces.

Según Carlos Bell, el mecanismo del Plan Regulador permitió, de alguna manera, el surgimiento de un liderazgo relativo del municipio en la organización y construcción de la urbe; porque, por primera vez, se estructura una idea de ciudad, mediante el diseño de una propuesta vial, la distribución de actividades y los equipamientos y la extensión de la ciudad, por medio de zonas o sectores, como unidades físicas previamente concebidas en su extensión, su densidad y sus servicios. El sector inmobiliario –en especial la principal promotora de la época Parrish & Cía– contó, de esa forma, con unos principios normativos de carácter público que le permitieron operar legalmente como parcelador de nuevos suelos urbanos para los estratos alto y medio. Estos empresarios, ubicados principalmente en la periferia, ofrecían en el mercado lotes con servicios públicos y luego construyeron vivienda «por encargo» con base en el empleo de los nuevos «hacedores» de la ciudad, o sea los arquitectos de universidad y, por supuesto, los veteranos maestros de obra. Se produjo el auge de la vivienda unifamiliar y de los barrios de baja densidad, sectores que cuentan con una generosa provisión de espacios para vías, zonas verdes, antejardines, retiros laterales y equipamiento comercial.

Se puede decir que en 1957 termina la etapa ascendente del desarrollo de Barranquilla, época en la cual el crecimiento económico va unido al crecimiento urbano y el proceso de urbanización es más intenso, con un 90,6% frente al 9,4% de las invasiones.

LA CRISIS TOTAL: 1963-1983

Durante los 20 años de este período, Barranquilla toca fondo en materia de servicios públicos y el espacio del casco urbano afectado por las invasiones supera ampliamente el número de hectáreas urbanizadas. La ciudad es un caos; la cosa pública es sinónimo de corrupción; el cordón de miseria asfixia la periferia y se inicia el desarrollo de Soledad y Malambo, municipios aledaños que más tarde se integrarían al área metropolitana. El suroccidente de Barranquilla, alberga más del 60% de sus habitantes en miseria y los barrios del norte, definidos como privilegiados, sufren el racionamiento del agua y de la energía eléctrica y el colapso telefónico.

La que otrora fuera conocida como «La puerta de oro de Colombia», se ha convertido en una urbe desorganizada y ruidosa, con su malla vial convertida en caminos de herradura. La administración pública parcelada 'ad infinitum' entre los políticos del momento es ineficiente, cuando no tramposa. El interés individual prima sobre el comunitario y se conoce de toda clase de negociados con los bienes del Estado. Las invasiones de predios llegan a su punto máximo, como actividad lucrativa de políticos y propietarios de tierras, pero todavía los barranquilleros habrían de ver más en los 20 años siguientes, período sobre el que puede decirse que constituyó la debacle total de la ciudad.

El área metropolitana: 1983-1993

Porfirio Ospino quien sostiene que la ciudad se ha formado predio a predio[30] también afirma que, en la década de 1980, el proceso de urbanización de Barranquilla decae, en beneficio de los municipios aledaños, al crearse el área metropolitana y al poblarse completamente el suroccidente de la ciudad. Según el mismo autor, entre otras explicaciones, esta situación se produce porque al agotarse la única carga de expansión de servicios que tenían las Empresas Públicas como eran los alrededores del estadio Metropolitano, todo el desarrollo de la vivienda de interés social se dirigió hacia los municipios de Soledad y Malambo.[31]

En esa década, se presenta el fenómeno de la densificación de la ciudad, precisamente en el sector del norte, ante la imposibilidad de prestar los servicios públicos, tras el colapso ocasionado por la avalancha incontenible de inmigrantes que soporta la ciudad.[32] La única urbanización que se desarrolla en esta década es la de Villa Santos (1978-1989), porque la urbanizadora encargada de la obra construyó su propio sistema de alcantarillado con el vertimiento de aguas servidas a una planta de tratamiento y el posterior trasvase de las aguas tratadas a la Ciénaga de Mallorquín. Es éste un período muy similar al de la década de los sesenta, cuando la población de Barranquilla se incrementó debido a las migraciones causadas por la violencia. Pero también debe registrarse que, en este período, se presenta una enorme influencia de la politiquería en el desarrollo de la ciudad, al punto de que la construcción de algunos barrios es promovida por concejales.[33]

Cuando se expide el Estatuto de 1993, se presentan conflictos, porque éste trabaja sobre unas premisas que no se ajustan a los hechos reales del desarrollo físico, de la expansión territorial y de la construcción de barrios de la Barranquilla de ese momento[34] y, por consiguiente, se presenta todo tipo de reclamos. Esto obliga a que en 1994 se introduzcan modificaciones al estatuto para tratra de lograr un ajuste entre la realidad y lo deseado. En 1998, los estratos 1 y 2 representan el 60% de la población y en la zona definida como el suroccidente[35] de Barranquilla, habita más de medio millón de personas, que no cuentan con alcantarillado ni están cubiertas con otros servicios públicos. Este problema sería solucionado con un crédito de Findeter, en conjunción con la Triple A (Empresa de Acueducto y Alcantarillado, de carácter mixto), con el objeto de atacar la informalidad laboral que, en ese momento, tiene un gran peso sobre la ciudad y que, en realidad, se manifiesta en la forma de desempleo disfrazado. La magnitud de este fenómeno en la ciudad quizás contribuya a explicar el por qué Barranquilla aparecía, entonces, entre las ciudades con las tasas de desempleo más bajas del país.

Las negaciones históricas

Para la expositora Pamela Flores existen tres negaciones clásicas que han moldeado la apreciación que tiene el barranquillero acerca de su ciudad, su fundación y su vocación: «Más allá de una percepción de la ciudad en términos de penuria, está la constante actitud del barranquillero de negar la ciudad. 'Barranquilla, puerto aéreo, marítimo y fluvial', es una de las primeras afirmaciones que oímos y repetimos para describir a una ciudad en la cual nunca vemos el río y casi nunca el mar. En las ciudades del mundo que están situadas junto a la orilla de un

30 Ver en el Anexo el cuadro de participación en el desarrollo urbano en Barranquilla 1897-1993.

31 En la década de los ochenta Malambo tiene una tasa de crecimiento de 13,6% (Porfirio Ospino).

32 Se estima que sólo en todo el año de 1998 y en el primer semestre de 1999, Barranquilla recibió más de 90.000 nuevos habitantes, desplazados por la violencia del campo costeño y del interior del país.

33 Por ejemplo, el caso de Johnny Robles. Fuente: P. Ospino.

34 El Estatuto de 1993, dejó por fuera gran número de barrios y habitantes de la periferia que no habían sido censados. (N. de la Relatora.)

35 Concentra 56,8% de la población, estratos 1 y 2. Según aproximación de la consultora Priscila Celedón Consuegra, para el año 2015, de no tomar medidas y emprender acciones inmediatas, el suroccidente albergará 80% de la población total de Barranquilla. «Barranquilla para Todos». *Cuadernos para el desarrollo local* No. 1. Fundación Social, Regional Barranquilla.

río o del mar, el agua es una presencia ineludible y la cotidianidad del ciudadano se construye alrededor de ella, como elemento integrador que hace posible el descanso, la distensión, el ocio y el ejercicio de lo lúdico».[36]

Flores concluye que para los barranquilleros, el río y el mar son casi inexistentes. De hecho, hay que ir en su búsqueda, pues la ciudad creció de tal modo que se puede transitar sin el menor riesgo de encontrarlos. De manera que la ciudad al negarse en su condición portuaria impidió a los habitantes apropiarse de unos espacios que, por tanto, sólo existen en el imaginario colectivo como imposibilidad.

Un segundo proceso de negación, tiene que ver con el hecho de que a sus habitantes Barranquilla ha sido presentada como una ciudad industrial. «Sin embargo, durante los últimos 20 años hemos visto cerrar más industrias que abrirlas, y de las 180 hectáreas que tiene la Zona Franca, sólo un 19% de ellas están siendo utilizadas». (Cuadro 1)

CUADRO 1
ÁREAS INDUSTRIALES EN EL PERÍMETRO METROPOLITANO

Ubicación	Área Total (Has)	Área Disponible (Has)
Zona franca industrial	180	124
Parque industrial Malambo	255 (incluye reserva)	146
Malambo		180
Terminal marítimo	100	50 (para ZAL)
Corredor de la circunvalar		+ - 100
Corredor de la autopista al aeropuerto		+ - 50
Barranquillita	150	50
Total disponible		700

Fuente: Carlos Vásquez.

«Una tercera manifestación de la negación tiene que ver con la exclusión del sentido de la historia. Las ciudades conformadas a partir de procesos migratorios, como es el caso de Barranquilla, tienden a percibir la urgencia de fabricarse un pasado que fundamente su devenir. Barranquilla, por el contrario, entronizó desde sus inicios lo nuevo como valor absoluto y, en concordancia con este imaginario, eliminó, por negación, todo lo que constituyera una tradición. La expresión «historia de Barranquilla» es reciente en nuestro medio, pues el imaginario que compartimos hasta hace un par de décadas afirmaba categóricamente que la ciudad no tenía historia. En lugar de ello, nos inventamos una fundación mítica (Barranquilla fue fundada por unas vacas que buscaban agua) y una edad de oro durante las primeras décadas del siglo, en la cual la naciente urbe fue pionera de un sinnúmero de procesos así como considerada un modelo de ciudad. En consonancia con esto, Barranquilla eliminó, por negación, su pasado, ignorando hasta la ruina todo lo que no era nuevo y reemplazándolo, cada vez, por lo que sucesivamente fue considerado como moderno».[37]

36 Investigadora, jefe del departamento de Comunicación Social de la Universidad del Norte.

37 Idem.

III

LA PLANEACIÓN URBANA

La minuciosa descripción del crecimiento urbano de Barranquilla, a lo largo de su tendencia expansiva en términos de construcción física, así como el análisis de su historia económica y social, se pueden constatar en la misma forma como la ciudad tuvo sus albores o en la manera como se aleja del río y como deteriora los caños. Pero nada de eso va en detrimento de que, mientras todos estos hechos suceden, sea la urbe por excelencia hasta bien entrado el siglo XX. La combinación de «ese carácter laxo para la ética» y «la actitud emprendedora e innovadora» que señalaba Carlos Bell, es la que permite la debacle total, el colapso político, social y económico y la posterior recuperación que se registra a partir de la década de los noventa.

La forma brutal como la población se multiplica por efecto de oleadas de inmigración muy definidas en su historia (más que por aumento de la natalidad); la ausencia total, durante muchos años, de instrumentos de planeación; el manejo desabrochado y clientelista de la esfera pública y el diseño de planes y estudios que casi nunca llegaron a implementarse, se descubren como algunas de las principales razones para explicar la existencia en Barranquilla de dos ciudades. Una de ellas en el suroccidente, que incluye el cordón de miseria y la otra, al norte, que es como la ciudad sana y abastecida.[38]

Esta situación lleva a Álvaro Parra[39] a afirmar que, desde la perspectiva de la planeación, Barranquilla enfrenta dos grandes desafíos. Uno de ellos, es la construcción de la democracia local, y el otro, es el de convertirse en una ciudad competitiva en todos los campos, no solamente en el económico, sino también en lo relacionado con el recurso humano, en lo político, en lo social y en lo cultural. La ciudad debe dejar de ser una mera acumulación de infraestructura física, para funcionar como polis, es decir, una organización en la cual las decisiones públicas sean guiadas por una racionalidad colectiva y por la búsqueda genuina del bien común, en lugar de obedecer a la racionalidad particular de quienes disfrutan la ciudad.

El profesor Lauchlin Currie afirmaba que los códigos de urbanismo sirven para *hacer más soportables los efectos de las fuerzas económicas o para proteger el valor de las propiedades. De no haber existido, el tránsito se hubiera estrangulado a sí mismo; los edificios hubieran crecido hacia arriba cada vez más, sólo para lograr aire y luz, como los árboles en un parque tropical… Han servido a un propósito muy valioso, han hecho las ciudades habitables al atemperar los resultados de las fuerzas del mercado.*[40] Pero lo cierto es que sin reglamentación y normatividad, una sociedad difícilmente puede afrontar los retos permanentes que le imponen la interacción social y los movimientos políticos, económicos y sociales, porque la ciudad sería incontrolable y desmedida.[41]

38 Esta es una división considerada maniqueísta por muchos estudiosos de la ciudad, porque en este sector los servicios públicos siguen racionados y deficientes y la malla vial presenta grave deterioro.

39 Economista, director de la Fundación Social, Regional Barranquilla.

40 Posada de la Peña, Franciso. *Plan Socioeconómico para el Atlántico*. Ediciones Gobernación del Atlántico. Segunda edición, 1996. Citado por Carlos Bell.

41 De cierta forma, la desmesura del problema barranquillero se debe a la no aplicación de los distintos instrumentos de planeación en forma efectiva y correcta.

En opinión de Carlos Bell con respecto a Barranquilla, en este siglo ha habido dos momentos importantes de planeación normativa; lo que se llamó el Código de Urbanismo de 1957, dirigido por el doctor Christian Ujueta y el actual Estatuto de Uso del Suelo y Normas Urbanísticas del Distrito (Decreto 654 de 1993). Sin embargo, para entender el actual Plan de Ordenamiento Territorial (POT), que se encontraba en etapa de análisis por parte de la comunidad, en el momento de realizar el ejercicio que produjo este documento, es necesario revisar los esfuerzos de planificación que lo precedieron.

EL PLAN REGULADOR DE 1957

Carlos Bell describe el ambiente económico y político en que nace el Plan Regulador de 1957, así: «en los años cincuenta hubo un gran movimiento económico de exportación, porque los precios del café eran muy buenos, tanto, que el ministro Leiva hizo unas mejoras en los puertos de Barranquilla y Cartagena. Se había disparado la economía, había un proceso de crecimiento y de modernización que apoyó un desarrollo urbanístico de la ciudad. Desde el punto de vista político, en el ámbito nacional se hallaba en el poder el Partido Conservador, pues Mariano Ospina Pérez había ganado las elecciones. En el ambiente, todavía rondaba El Bogotazo.[42] Se presenta la contradicción de que son los conservadores (supuestamente retardatarios) quienes dan unos pasos muy importantes hacia el proceso de modernización del país».[43]

El Plan Regulador se fundamenta en la Ley 88 de 1947, artículo séptimo,[44] y fue formulado con un horizonte de 25 años. Una de las características en las que puso énfasis el documento fue en el aspecto espacial, pero también fue totalmente prospectivo y no contempló con claridad las posibilidades de desarrollo urbano de la zona sur, al no prever la gran expansión que, desde entonces, se podía vaticinar. En la práctica, los lineamientos que trazó el Plan Regulador se fueron diluyendo, en tanto que las acciones que éste proponía no fueron implementadas. Sólo se creó la Oficina del Plan Regulador, la cual sufrió varias transformaciones administrativas (Fue primero Oficina de Planeación y luego dependencia adjunta a la Secretaría de Obras Públicas), las cuales cercenaron su actividad planificadora.

Durante este período, la ciudad se sume aún más en el caos urbanístico. No hay control de urbanizaciones ni de construcciones, tampoco hay respeto por ninguna norma. En este sentido, el Plan Regulador estableció una clasificación interesante de las vías urbanas de la ciudad, la cual fue retomada y mejorada posteriormente por la Misión japonesa, que diseñó un plan de inversiones para la ciudad y especificó la necesidad de impulsar políticas de renovación urbana en el distrito central, para lo cual propuso el caso concreto del barrio Abajo. Desde ese momento hasta hoy, éste ha sido tema recurrente en los procesos de renovación, pero no se le ha dado ningún tipo de tratamiento real.[45]

Los principios urbanísticos que sostenían el código resultante de este primer acercamiento a la planeación normativa fueron:

> Separación de las tres zonas de actividad (habitación, trabajo y recreación) integradas por la cuarta función (circulación), las que se articulaban por medio de una zonificación estricta de los ejes viales y las zonas verdes.

42 Asonada en Bogotá por el asesinato de Gaitán, que dio origen al período llamado la Violencia.

43 Los planes reguladores surgieron como resultado de la Urbanística Neoconservadora entre 1848 y 1870, en la Europa de Bismarck en Alemania, los Tories dirigidos por Disraeli en Inglaterra y Napoleón III en Francia.

44 Este artículo establece que todo municipio con más de 200.000 pesos de presupuesto, debe tener un plano regulador.

45 Información de Manuel Torres.

Superación de la calle corredor y, por tanto, abandono del espacio público parametrado y definido.

Configuración de la ciudad sobre los parámetros higienistas de asoleación y visuales, más que por el ambiente exterior configurado.

Concentración de los edificios representativos en el centro histórico o en el nuevo centro cívico.

Creación de grandes zonas de vivienda con algunos comercios menores y estratégicos centros comerciales.

Presencia de grandes zonas de aparcadero y control de flujos de tráfico.

Jerarquización de vías; separación del auto y el peatón; las autopistas como símbolo de lo moderno.[46]

El Pidam

Cuando se agota el horizonte de vida del Plan Regulador de 1957, la administración municipal formula el Plan Integral del Área Metropolitana (Pidam). Este instrumento se halla dentro de los parámetros fijados por el Decreto 1306 de 1980, que definió la obligatoriedad para los municipios con población superior a los 20.000 habitantes de diseñar planes integrales de desarrollo. Desde este momento, la ciudad es vista no como ciudad aislada sino ubicada dentro del contexto regional, y se le define su carácter de metrópoli regional (siendo éste uno de sus aportes especiales). La población, la economía urbana, la industria (tratada genéricamente), el comercio (se le regula pero no se incentiva), la construcción, el empleo urbano, el sector público, las vías, el medio ambiente y los servicios públicos, son analizados. Se retoma el tema de la renovación urbana del distrito central (Barrio Abajo, Mercado Público, Barranquillita y Villanueva).[47]

El Pidam propone un conjunto diferenciado de acciones urbanas (redesarrollo, rehabilitación, desarrollo y conservación) aborda todos los aspectos relacionados con el desarrollo urbano de la ciudad, pero no presenta un análisis de fondo del desarrollo económico que fije derroteros claros para orientar a la ciudad. En cuanto a su aplicación, el equipo que adelantó el estudio no concertó con el Concejo municipal y su aprobación fue demorada. Sin embargo, ha sido una herramienta real de trabajo para la planificación de la ciudad, porque presenta un panorama importante para el desarrollo de Barranquilla desde la óptica de un área metropolitana. El considerar a Barranquilla con un área metropolitana que incluía a Galapa[48] permitió estudiar los problemas de la ciudad y sus conurbanciones con los otros municipios.[49]

La Misión japonesa

Durante varios meses permaneció en Barranquilla un grupo de profesionales y técnicos japoneses que estudiaron la situación financiera, los servicios públicos y, especialmente, el tránsito de la ciudad).[50] Como resultado de su trabajo, presentaron dos planes a consideración del municipio y su área metropolitana: un Plan Maestro de Transporte y un Estudio de Factibilidad para el distrito de barranquilla.

46 Exposición de Carlos Bell.

47 Información de Manuel Torres

48 El D.N.P. acogió el concepto excluyendo al municipio de Galapa (quedaron Soledad y Malambo).

49 Información de Manuel Torres.

50 Los arroyos de aguas lluvias impresionaron notablemente a la Misión.

Según Manuel Torres, estos dos instrumentos son tal vez, pese a su carácter sectorial o parcial, los que se sitúan más cerca de la realidad urbana de Barranquilla. Son también los más citados y, en cierta forma, los que más se ejecutaron, pero de manera puntual, perdiéndose así el efecto que desde el punto de vista urbanístico deberían haber tenido. Estos dos trabajos, que son hitos en el campo de los planes urbanos del país, en el medio barranquillero no fueron suficientemente valorados desde el punto de vista científico, sino más bien referencial, porque en la práctica no se aplicaron adecuadamente, debido a diversas circunstancias. Por ejemplo, antes de la elección popular de los alcaldes, el período de gobierno de los burgomaestres era totalmente variable y, por lo tanto, no estaba dentro de las prioridades del mandatario de turno abordar trabajos de la magnitud de los que proponía la Misión japonesa. Sólo por el tesón de algunos visionarios, fue posible desarrollar algunas obras que, al no contar con un contexto general de trabajos complementarios, no surtieron el efecto deseado.

El Estatuto Urbano de 1993

El actual Estatuto Urbano que rige a Barranquilla y que será reemplazado una vez se apruebe el Plan de Ordenamiento Territorial que actualmente se encuentra en estudio, rige desde 1993.

El actual estatuto surge enmarcado en unas condiciones políticas. En primer lugar, la elección popular de alcaldes; en segundo lugar, la nueva Constitución Política que le abrió campo a nuevos actores sociales, especialmente en Barranquilla, en el que el movimiento M-19 llegó a tener mucha importancia y abrió un espacio político que le cerró las puertas al bipartidismo y, en tercer lugar, la nueva mecánica electoral del tarjetón. Todas éstas constituyeron condiciones muy especiales que abrieron una nueva historia política en la ciudad. En tal marco, surge el Estatuto Urbano que es otro principio normativo, redactado y legalizado como norma sometida a un Estado de derecho. Es dentro de ese marco donde el movimiento Ciudadano, que lidera el actual alcalde Bernardo Hoyos, adquiere forma y logra acceder al poder político, como resultado de un descontento y de todo un registro de protestas que nunca se habían canalizado en un esfuerzo político. El bipartidismo está debilitado y se le conceden facultades especiales al alcalde[51] para que organice un nuevo estatuto urbano, que resume como principio normativo el ordenamiento urbano bajo unas condiciones políticas y de autoridad muy especiales.[52]

El Plan de Ordenamiento Territorial (POT)

Éste es un valioso instrumento de gestión que se encuentra en etapa de análisis y discusión, por parte de la comunidad y de la administración de Barranquilla y que debe ser aprobado antes del mes de enero del año 2000, en cumplimiento de las disposiciones de la Ley 388 de 1997. El conjunto de acciones políticas, administrativas y de planeación para el desarrollo físico de la ciudad, debe buscar satisfacer las necesidades básicas y de desarrollo personal de los ciudadanos, quienes podrán hacer seguimiento y control, siempre y cuando éstos se constituyan como parte beligerante democrática para usar los instrumentos participativos de que los ha dotado la Constitución de 1991.

51 Primera elección de Bernardo Hoyos, actual alcalde.

52 Información de Carlos Bell.

Con el POT, Barranquilla así como las demás ciudades de Colombia, tiene la oportunidad de cambiar el curso de su destino y ofrecer a las generaciones venideras una ciudad digna del siglo XXI, donde los nuevos ciudadanos puedan vivir y desarrollarse como individuos libres, conscientes y orgullosos de su pertenencia a ella.

IV

CIUDAD RESULTANTE DE UNA REGIÓN

Tal como se anotó en páginas anteriores, sólo en la década de los ochenta se introduce el concepto que considera a Barranquilla como distrito, con su área metropolitana y se le analiza como urbe principal en el contexto regional. Hasta ese entonces, se le consideró como una ciudad aislada, de vocación portuaria e industrial; todo ello en contradicción con su verdadera actividad primordial, o sea, la comercial y postergando la plena realización de su potencial como catalizadora del desarrollo regional. Sin embargo, no obstante las anteriores omisiones, Barranquilla se ha mantenido como puntal de la región Caribe de Colombia.[53]

Rafael Tovar Vanegas[54] explica el tipo de región en la que se encuentra Barranquilla e identifica algunas situaciones y problemas por los que atraviesa el Caribe colombiano. Para él, su sistema urbano presenta la ventaja de poseer una composición relativamente equilibrada en tamaño y distribución territorial. Pero en el nivel subregional, los sistemas son desiguales. Los desequilibrios más protuberantes afectan, principalmente, a la parte sur de los departamentos de Cesar, Bolívar y Magdalena, así como al territorio conocido como La Mojana. Es allí en el sur de los departamentos de la Costa Caribe, donde se aprecian los focos más persistentes de violencia y aunque constituyen un importante potencial productivo y agrícola, estas fracciones del territorio costeño están aisladas y padecen muchas deficiencias de apoyo gubernamental y de dificultades de accesibilidad a los servicios. En referencia a la región Caribe colombiana en su conjunto, hay que registrar también que algunos centros intermedios como Valledupar, Santa Marta, Sincelejo y Montería, se presentan como especialmente dinámicos, con tasas de crecimiento importantes, frente a los centros mayores tales como Barranquilla y Cartagena.

En cuanto al crecimiento demográfico y físico de las ciudades de la costa Caribe, Tovar afirma que éste se ha dado de manera acelerada. Ello ha permitido desarrollar ampliamente las capacidades tanto de incorporación regulada del suelo al proceso de urbanización, como de generación de empleo, de construcción de vivienda y de prestación de servicios públicos. La marginalidad y la informalidad urbanas se establecieron como fenómenos perdurables que han modificado radicalmente tanto la imagen de las ciudades como las concepciones sobre la planeación de las mismas. Una gran parte de los pobladores de los centros ribereños de los departamentos de la costa Caribe colombiana, nunca accede a puestos estables de trabajo; a ellos les toca ingeniarse oportunidades de subsistencia en la mal llamada «economía informal», en la cual se encuentra el 80% del total de la población activa de esta región del país.

53 La región Caribe stá integrada por ocho departamentos, 182 municipios y tiene una extensión aproximada de 132.288 km., equivalentes a 21% del territorio nacional.

54 Arquitecto, especialista en gestión y planificación del desarrollo urbano y regional. Autor de la ponencia Hacia una visión modélica de la estructura territorial de la costa Atlántica.

En el aspecto económico, ha aumentado la concentración del ingreso, como consecuencia de la inequitativa distribución de las cargas y de los beneficios que genera la proyección y ejecución de obras públicas sin control del mercado del suelo y sin atender las reales necesidades de la ciudad. Los procesos ilegales de urbanización en condiciones de pobreza y de altos niveles de segregación tanto física como económica y social, han aumentado y ese deterioro del ordenamiento territorial ha desmejorado la calidad de vida de los habitantes, por lo cual la ciudadanía ha perdido en productividad y competitividad. Se han reducido los estándares de suelo destinados a los sistemas urbanos generales, tales como vías, equipamientos y espacio público. Hay una distribución injusta de los beneficios del desarrollo urbano[55] y, en general, la región Caribe muestra deterioro del medio ambiente urbano y del patrimonio histórico y cultural.

La ejecución masiva de proyectos de construcción de vivienda de interés social, sólo es realidad en centros de mayor jerarquía, tal como es el caso de Barranquilla. En el resto de las poblaciones de la región de la costa Caribe de Colombia, la vivienda popular es insuficiente e inadecuada. Gran parte de la población urbana de estos centros, habita en espacios pequeños congestionados, sucios, inseguros, antitésteticos y sin dotación de servicios–muchas veces en calidad de arrendataria–.

En cuanto a la visión del desarrollo humano y de la convivencia en toda la región, el expositor Tovar recuerda unos datos alarmantes, proporcionados en septiembre de 1997 por el programa Escaribe, del Departamento Nacional de Planeación,[56] según los cuales la miseria afecta a más de 1.700.000 personas que habitan en los departamentos de la costa Atlántica del país: *De un total regional representado en el 28% de la población actual, sumado al promedio regional de pobreza que es del 52%, obtenemos que el 80 por ciento de la población está afectada por esos índices. En los departamentos de la costa Caribe los niveles de pobreza son superiores a los del promedio nacional y en cuanto a desarrollo humano se refiere, según la definición de Naciones Unidas de 1990 (está definido por tres aspectos básicos: una vida larga y saludable, buenos conocimientos y un nivel de vida decoroso y están medidos por la esperanza de vida al nacer, el nivel de escolaridad y el ingreso per capita), la costa Caribe[57] está por debajo del promedio nacional en cada una de esas variables, siendo más crítica la situación en el área rural que en la urbana.*

Dentro del análisis de ese panorama regional, el arquitecto Christian Ujueta sostiene la tesis de que el desarrollo portuario, llegó a ser el motor del desarrollo del conjunto de la región Caribe. Pero que al no concebirse un proceso integral de articulaciones regionales, el mismo pudo haber sido la génesis de la decadencia de la región, porque ésta se concentró en la industrialización barranquillera, en la cual varias compañías compraban y exportaban algodón, cueros, maderas y otros productos regionales.

Se dejó de sembrar caña en Bolívar y Atlántico, tabaco en Córdoba, algodón en el Atlántico y disminuyó el banano en el Magdalena. Tampoco los dirigentes barranquilleros vislumbraron a tiempo la negativa influencia que sufría la ciudad con el auge del puerto de Buenaventura sobre el océano Pacífico y la entrada en operación del ferrocarril del Pacífico, el cual fue inaugurado en 1915 y empalmaba con el ferrocarril de Caldas y la carretera al mar (1926-1945). Puesto que por medio de ellos fluía todo el café, para ser llevado a Estados Unidos y a Europa por el canal de

55 Debido a la carencia de gestión del suelo y a la ausencia de voluntad de los gobiernos locales para intervenir en la recuperación de las plusvalías sociales urbanas.

56 Estrategias para la gente Caribe, 1997.

57 La estructura productiva de la región presenta un significativo desbalance: industria (17%), agricultura y ganadería (28%), sector institucional (7%). (Rafael Tovar V).

Panamá (1914). Barranquilla se había convertido en Eldorado, es cierto, pero también en causa indirecta del abandono y del estancamiento de la región.[58]

Según Ujueta, «en el Primer Foro de la Costa Caribe realizado en 1981, tomando plena conciencia de la caída de la producción de la región, se enumeraron allí los sectores que contribuirían a la reactivación de la región, a saber: la producción de sal, el gas natural, la energía eléctrica, el desarrollo agropecuario y el carbón. Incluso se llegaron a plantear la autonomía regional y los temas de la infraestructura física y social para el desarrollo sostenible. ¿Y qué ha pasado desde entonces? La población rural regional pasó del 69% al 31% y la población urbana creció del 31% al 69% entre 1981 y 1999».[59]

No obstante, Barranquilla se presenta como la ciudad mejor dotada en infraestructura de servicios y equipamiento urbano de la región de la Costa Caribe de Colombia. Es por ello que sigue atrayendo una desmesurada inmigración y su administración no puede planificar hacia el futuro, porque se halla permanentemente rebasada por los problemas sociales resultantes del aumento incontrolado de población, en la forma de olas de cientos de miles de migrantes en el término de poco tiempo. Ahora bien, si Barranquilla, que ha sido la ciudad puntal de la región, adolece de toda clase de problemas ello es debido a la deficiencia en la aplicación de los instrumentos de planeación o a su total ausencia.

Pero también hay que aceptar que, en el ámbito regional, el ejercicio planificador se ha practicado mucho menos. Tal vez la realización de los foros del Caribe ha creado conciencia en la clase dirigente costeña, tanto dentro del sector político como del empresarial privado, de la necesidad de desarrollar proyectos regionales independientes del desarrollo particular de cada departamento.

Por su parte, Álvaro Parra, analiza la situación de la región Caribe y concluye que generalmente la planeación se ha realizado fundamentalmente en lo concerniente al aspecto físico, para las obras de infraestructura. Pero este ejercicio no ha incluido la construcción de espacios para la conversación, para la vitalidad, para la felicidad, para que los ciudadanos sean partícipes en la construcción de la ciudad que sueñan, con una visión que conciba la infraestructura en relación directa con el ciudadano que habita la ciudad.

Mirando el futuro, Rafael Tovar Vanegas destaca las potencialidades de la región. Hay que decir que casi todas ellas tienen a Barranquilla como eje principal y que a esta ciudad le correspondería asumir el liderazgo para su cabal realización. Estas son:

> Zona del río Magdalena: Este río fue el eje del comercio y puede recuperar tal calidad para el transporte de mercancía a granel y participar así en corredores de transporte multimodal para el manejo de carga integral. De esta manera, puede volver a ser un eje integrador de la costa Atlántica colombiana con el resto del país.
>
> Conexión submarina de fibra óptica (N.A.P.): Éste es, tal vez, el proyecto con más posibilidades para Barranquilla y la costa Caribe, que sirve al resto del país y a Sudamérica. Su potencial está en la multiplicidad de servicios de comunicaciones que pueden brindar los operadores localizados en Barranquilla.

58 Información de Christian Ujueta.

59 Idem.

Red vial: Sin perder la concepción de servicio nacional de la red vial, debe cambiarse la visión, para enfocarla no sólo como «la ruta de los contenedores» que es el elemento predominante en la visión andina, sino con una perspectiva regional endógena. Se hace necesario trabajar sobre la interconexión regional.

Corredor turístico: Nuevamente, es necesario un cambio de óptica, que conciba el corredor turístico del Caribe en forma integral, que potencie en Urabá, la Sierra Nevada de Santa Marta y en La Guajira el turismo ecológico, y que se combine con la aplicación de un plan comprensivo de recuperación y mejoramiento de las playas, tanto del continente como de San Andrés para hacerlas aptas para el turismo internacional y nacional.

Bosques y selvas, zona de reserva: Todavía la costa Caribe conserva importantes zonas boscosas y selváticas (serranía de los Motilones, ciénaga Grande, La Mojana, la depresión momposina y otras áreas), que deben ser estudiadas para crear nuevos parques naturales y declarar zonas en conservación.

Uso del suelo: Es necesario trabajar en la conformación de reservas indígenas (devolución de tierras) y determinar las áreas en proceso de recuperación del ecosistema. Se requiere la definición de un tope máximo para las tierras dedicadas a la ganadería, ya que esta actividad desplaza los cultivos de la región.

El economista Adolfo Meisel Roca[60] trabaja en una propuesta acerca de un modelo de desarrollo de la costa Caribe y una nueva visión de cómo debe ser el crecimiento regional, al que relaciona directamente con Barranquilla, Cartagena y Santa Marta, las grandes ciudades portuarias e impulsadoras de la región. Por ello, pone el énfasis en el desarrollo urbano, con base en la historia económica de esta región en donde siempre ha primado un polo urbano que ha «jalonado» el desarrollo de la Costa, pero que, también, ha sufrido de una debilidad permanente en su capacidad de exportar.

Sobre este aspecto, Meisel Roca afirma: «Si vamos al cierre del período colonial, encontramos que, a finales del siglo XVIII, en Mompox y Cartagena había un porcentaje de población muy alto (aproximadamente el 15% de la población regional), cuya preponderancia era enorme, sin que hubiera un sector exportador (las exportaciones eran marginales, específicamente de oro, que provenía fundamentalmente de Antioquia, Chocó, Cauca y un poco del sur de Bolívar). Las zonas rurales producían para proveer el consumo regional de Cartagena y sus mercados estaban concentrados en el canal del Dique y en las haciendas-trapiches que producían miel y panela. En general, era una zona rural, sin un aparato productivo desarrollado, con una ciudad muy limitada que era Cartagena, la segunda en población de la Nueva Granada, pero que por su ritmo de crecimiento, su movilidad económica, entre otros aspectos, probablemente era la principal ciudad, por su apertura al comercio exterior y los tributos que circulaban. Cartagena era realmente el motor de la economía regional. Luego, en el siglo XIX, viene la crisis de la Independencia y todo el país entra en decadencia (30 años). La Costa se ruraliza, Cartagena no se recupera durante todo el siglo y su población baja a 8.000 (censo de 1870), para llegar a 1905 con menos de 9.000 habitantes».[61]

Según Mesiel Roca, «el despegue de Barranquilla comienza a mediados del siglo XIX, pero realmente el gran empuje de la ciudad se produce con la inauguración

60 Historiador y economista, gerente del Banco de la República, sucursal Cartagena.

61 Información de Meisel Roca.

del Ferrocarril de Sabanilla (1871), se concentra en ella un porcentaje creciente de la economía de la costa y se convierte en la propulsora de la economía regional. En un trabajo reciente realizado con Jaime Bonet,[62] logramos un cálculo de ingreso per cápita en los departamentos (solo hay cifras disponibles a partir de 1950) por un método indirecto, a través de los depósitos bancarios desde 1925».

Meisel Roca afirma que lo sucedido en el Atlántico ha sido bastante dramático para la economía de la costa Caribe colombiana, porque al representar Barranquilla un porcentaje alto de la economía regional, en su descenso haló hacia abajo la economía del resto de la región, que tampoco era muy fuerte: «Si uno toma el ingreso per cápita de la Costa como un todo, en 1925 estaba por encima del promedio nacional, pero tenía unos departamentos ganaderos muy pobres, con un ingreso per cápita por debajo del promedio nacional y presentaba una dualidad: una economía urbana sólida y una rural, endeble. Y ahí se ve la diferencia de lo que es la Costa con el resto del país, porque si uno viaja a los santanderes, a Antioquia o Boyacá, encuentra en las zonas rurales una estructura social diferenciada, más gradual, con una mejor distribución del ingreso, porque la historia económica de esos departamentos es la historia de muchas poblaciones, cada una con su vitalidad económica, sus estructuras políticas, su vida cultural y circuitos económicos; en cambio, cuando estamos en la Costa la estructura social es más abrupta».

Según el mimo autor, «ese comportamiento de la región se encuentra desde la Colonia, en la costa de La Rochela y en Cartagena que era todo un circuito Caribe integrado. Para esa época, Cartagena tenía más de 500 españoles con sus familias que tenían un ingreso permanente proveniente de los subsidios de Ecuador y recibía todos los impuestos del comercio exterior de la Nueva Granada, además del situado. Luego, tenemos el caso de Barranquilla señalado por Salvador Camacho en sus crónicas, donde la describe con gran ritmo económico y abierta al mundo. Eso nos indica que la Costa ha crecido, en cierta forma, cuando el motor de su movimiento urbano ha estado funcionando y ha tenido los peores períodos, justo cuando ese motor urbano se frena».[63]

Son palabras del mismo Meisel Roca: «Ahora bien, la Costa es una región inmensamente rica con buenos recursos naturales, pero en términos relativos no es de las regiones mejor dotadas. Desde el punto de vista de la calidad de sus tierras, si se la compara con un país de zona templada, no son las mejores tierras del mundo ni siquiera de Colombia. Trabajos recientes sobre crecimiento económico están demostrando, en forma bastante clara, que hay una relación entre la dotación natural de factores, la calidad de la tierra, la cercanía a las costas y el crecimiento económico». Hay otras variables que son la calidad de las políticas económicas, la cercanía al mar y la actividad de la tierra. Esto lleva a Meisel Roca a afirmar: «A lo largo de la historia, aquí nunca se ha tenido un sector exportador muy sólido; hubo un mejor período entre 1850 y 1930, pero durante el período colonial no era la región exportadora del país, como sí lo era el departamento de Cauca y lo fueron luego Antioquia y Chocó».[64]

Meisel cree que lo que sí es viable para el desarrollo de la región es que las zonas rurales se conviertan en zonas con crecimiento exportador y que el desarrollo de los puertos y de las áreas urbanas exportadoras de manufactura «jalone» el desarrollo rural. Considera que Barranquilla no va a crecer porque el resto de la Costa tenga una economía interna, sino que el resto de la Costa crecerá el día en que Barranquilla tenga una economía vital.

62 Lo que hicieron fue comparar los ingresos departamentales con los depósitos bancarios y encontraron, por ejemplo, que en 1925 el ingreso per cápita más alto estaba en Barranquilla y de allí entra en declive (en términos relativos). Para el período 1950–1995 la economía nacional creció en el orden de 2% anual y la de la Costa 1%, pero si se saca la planta en realidad creció el 1,5%, o sea que la planta explica la mitad de la diferencia entre la Costa y el resto del país.

63 De 1810 a 1850 se frenó Cartagena y entró en crisis total. Entre 1870 y 1930 ocurre el gran desarrollo, gracias a las exportaciones de café por los puertos de la Costa. (Meisel Roca).

64 El 95% de las exportaciones era de oro. (Meisel Roca).

V

CIUDAD DE CONTAMINACIONES

Barranquilla ha registrado un crecimiento movido por la inercia y su expansión ha sido «jalonada» por consideraciones económicas, sin tener en cuenta otros elementos, como el patrimonio natural o arquitectónico. Parece que en la conciencia del barranquillero se evapora la noción de «en qué sitio está», su temperatura, el suelo, el clima, las estaciones, la historia.

Según el biólogo Efraín Leal, Barranquilla es una ciudad entrópica, en la cual la gente grita y gusta del sonido con alto volumen; con un medio ambiente agresivo, que en el sector céntrico de la ciudad lo es aún más. No tiene corredores naturales, que como cinturones verdes amortigüen la cantidad de partículas de hollín, de óxido de nitrógeno, de óxido de azufre y otros que caen con las lluvias. La lluvia ácida, que causa estragos en la piel y las vías respiratorias de los habitantes, contiene diluidos ácido sulfúrico y ácido nítrico, como consecuencia de la ubicación del sector industrial dentro de la ciudad. (Vía 40 desde la aduana hasta el corregimiento de Las Flores). No existe una infraestructura de evacuación de desechos, ni se trata el agua que se vierte ya sea en los caños o en el río Magdalena. Leal, anota: «Esos caños que en 1947 eran cristalinos, ahora son cloacas y, difícilmente, lograremos darles vida de nuevo».

La ciudad está divida en dos cuencas, la norte, que va al río Magdalena y la de la ciénaga de Mallorquín, cuyo régimen climático es muy especial, pues cuenta con una estación de lluvias, con aguaceros torrenciales y otra de sequía, con mucha sed en tiempo de brisa. En Barranquilla se desconocen las cabeceras de agua de la ciudad, lugar en donde nacen los arroyos y, por consiguiente, no se cuidan.

La ciudad tiene un clima isomegatérmico (sobre 24°C), que hace que la evaporación y el déficit de agua sean muy altos, por lo que cuidar los jardines y las zonas verdes resulta complicado y difícil. Se necesita conocer la fauna y la flora propias para lograr una fito-arquitectura óptima, con plantas nativas propias (muchas de ellas medicinales) que no necesitan ser regadas constantemente, para tener sitios agradables que cumplan su función ecológica y estética.

El biólogo Leal sostiene que, como consecuencia del crecimiento por inercia, la industria de Barranquilla se localizó en el norte, sin tener en cuenta que los vientos del noreste y del norte peinan la ciudad y esparcen sobre ella los fluidos, los gases y los residuos tóxicos. La contaminación del aire es enorme: 115 microgramos de partículas de polvo por metro cúbico, en la zona comercial (lo permitido son 100 mcg.). La contaminación sonora no es menos grave y el ruido

en el centro de la ciudad alcanza 90 decibelios (lo permitido son 65); en la zona comercial alcanza los 75 decibelios; en los bares, estaderos y discotecas asciende hasta 150 decibelios y en el caso de los picós, hasta los 300 decibelios.[65] Esto causa graves lesiones al oído, así como desórdenes cardiovasculares y embotamiento. A lo anterior hay que añadir la contaminación visual, especialmente del distrito central y la cual continúa inmodificada, a pesar de las campañas que se han realizado en la ciudad para desmontar avisos y colocarlos en la posición y tamaño correctos.

Potabilizar el agua en Barranquilla resulta siete veces más costoso que hacerlo en cualquier lugar del resto del país. Ello porque, además de la carga orgánica que arrastra el río Magdalena, recogida en su recorrido por todo Colombia, la ciudad le arroja volúmenes altísimos de materia orgánica y ésta acaba con el oxígeno disuelto en el agua. De acuerdo con Leal: «El río parece una alcantarilla, ni gusanos hay en su fondo, el fitoplanton está seco».

Según el mismo experto, la evolución del sector comercial y el «jalonamiento» brutal de la economía arrasan con el mantenimiento ecológico: «Tenemos dos tendencias en el comercio: la popular, que se mantiene en el centro, y la del comercio exclusivo, que va subiendo, por esa concepción de que el norte siempre es mejor. Primero fue la calle 72, después la calle 76, luego saltamos a la 79 y a la 84 y ahora mismo vamos por la calle 93, extendiéndonos sobre las zonas residenciales». Leal sugiere no entusiasmarse con las cifras sobre área libre disponible para recreación y disfrute del ciudadano que aparecen en el Cuadro 2, sobre los usos del suelo, porque cuando se habla de áreas libres sólo se significa que no hay edificaciones y, además, se engloban espacios públicos, andenes, parqueaderos, escenarios deportivos, parques (algunos están en el cauce de arroyos), zonas verdes y el área destinada a parques zonales y de barrio.

CUADRO 2

DISTRIBUCIÓN DE USOS DEL SUELO EN BARRANQUILLA

Área	Hectáreas	% Del área total
Total	19.500	
Urbanizada	8.566	
Libre	1.722	
Otros usos	6.844	
•Residencial	4.100	59,9
•Comercial	850	12,4
•Industrial	1.380	20,1
•Institucional	514	7,6
Ocupar (perímetro año 2000)	2.986	15,3
Rural y reserva	7.948	40,8

Fuente: Efraín Leal.

De acuerdo con Leal, la situación de uso del suelo es tan aberrante que, mientras los indicadores internacionales establecen que una ciudad que goza de calidad de vida proporciona a cada habitante 15,5 m^2 de espacio de recreación, Barranquilla sólo ofrece 0,93m^2/h.[66] Además, en la zona rural están construyendo rellenos sanitarios sin clasificar basuras[67] y en los barrios del sur sus habitantes las están depositando en la cuenca de los arroyos; los cuales ya no cuentan con reducto

65 De *pick up.* Equipos de sonido de gran potencia y tamaño, muy utilizados en la región Caribe de Colombia para amenizar fiestas y reuniones sociales. (N.d.E.)

66 Bogotá proporciona 5m^2/h y Medellín 2,72m^2/h.

67 La A.A.A. está desarrollando un programa de reciclaje doméstico en los edificios de las zonas de alta densidad, al norte de la ciudad.

vegetal en su entorno, porque éste se encuentra invadido. Por otra parte, la presión de la ciudad sobre su zona rural es de tal magnitud, que ya se está produciendo un éxodo hacia el casco urbano entre los campesinos de Las Nubes, los Saltos de Sevilla, Las Margaritas y Juan Mina, sectores aledaños a Barranquilla.

Leal sostiene que, en el futuro, una propuesta ambiental para la ciudad debería abarcar el compromiso de sentirla y que necesariamente aquella ha de contemplar el panorama citadino de una manera holística y sistémica, bajo unas premisas diferentes de las conocidas hasta ahora, que se consideran guiadas siempre por esquemas de rentabilidad y máximo aprovechamiento económico del suelo. Estas premisas serían:

- Reconocimiento de la noción del lugar. El Aluna (Espíritu del Lugar).
- Reconocimiento y localización de los ciclos de la energía, el suelo, el aire, el agua, los elementos que nos rodean.
- Reconocimiento de los espacios de hábitat (fisiografía, edafología, arqueología).
- Definición de una estructura y una volumetría urbanas, que permitan economizar energía. Hacer la ciudad menos entrópica.
- Reconocimiento y determinación de la vida silvestre y de la fauna aérea y acuática que coexiste en el lugar.
- Respeto a la vida existente en el sitio, permitiendo la existencia de corredores naturales y la coexistencia de espacios de reproducción de la vida silvestre.
- Creación de una infraestructura de evacuación de desechos y aguas, para reciclarlos y para que no contaminen las fuentes.
- Adecuación del trazado de las vías y de la volumetría barrial, con respecto a la topografía del sitio y a las líneas permanentes del paisaje.

VI

LA CIUDAD Y SU GOBIERNO

Para analizar la situación de gobernabilidad existente en Barranquilla, el expositor Blas Zubiría Mutis[68] definió tres variables: la gobernabilidad, la democratización y la gobernanza (término recién introducido). Definió la gobernabilidad como aquellas condiciones de equilibrio entre las demandas sociales y políticas de los gobernados y la capacidad que tienen los gobernantes para atenderlas (orden, bienestar y oportunidad de desarrollo integral de los ciudadanos). La democratización del sistema fue definida como la resultante de la posibilidad de que los ciudadanos participen en los procesos políticos de cambio social y de control de la economía. Zubiría introdujo el término de gobernanza, el cual, dice se refiere al buen gobierno, porque pretende «promover el buen desempeño de los gobiernos en términos de libertad, equidad, pluralismo, derechos humanos y sobre todo eficiencia».[69]

En cuanto al contexto nacional en que se produce el caso de Barranquilla, el expositor considera como referencias importantes las siguientes:

a El dominio del bipartidismo y del Frente Nacional, alternativas que excluyen sistemáticamente otras opciones políticas diferentes de los partidos tradicionales y la sociedad neopatrimonial y clientelista que ha hecho de las relaciones entre el Estado y el ciudadano una forma antidemocrática y desigual, agravada por la corrupción.

b La Constitución de 1991 y sus desarrollos legislativos que posibilitan la participación del ciudadano en los procesos de planeación y le permiten controlar a los gobernantes.

c La descentralización y la reforma municipal.

Las novedades señaladas en (b) y (c), en el marco de ese contexto nacional, son importantes porque representan una oportunidad para la ciudad de Barranquilla, la cual, mediante el Acto Legislativo N° 1 de 1993, fue convertida en Distrito Especial, Industrial y Portuario, condición que le permite acceder a las transferencias de la nación a los 32 departamentos y a los 4 distritos. Ello le permite a Zubiría concluir: «Si tenemos en cuenta que la ciudad es, en estos momentos, una ciudad estratificada y escindida, fruto de varios fenómenos tales como la crisis económica de larga duración, estudiada por Adolfo Meisel Roca, y un crecimiento urbano no planificado, entenderemos que esa inyección de recursos se convierte en una buena oportunidad para alcanzar una mayor equidad social».

68 Politólogo, profesor de la Universidad del Atlántico.

69 Sáenz Zapata, Orlando y Rodríguez Pico, Clara Rocío. *Gobernabilidad y gestión social en México y Colombia, Estudio de caso sobre Barranquilla, Colombia,* p. 5. Citado por Zubiría.

Zubiría precisa los procesos políticos recientes en la ciudad, donde se concretan las posibilidades de gobernabilidad hacia el futuro; entre ellos: 1) La crisis del clientelismo bipartidista, que comienza a expresarse como consecuencia de la crisis social y económica que vive la ciudad. 2) El caso de las empresas públicas municipales, destruidas por la corrupción administrativa que generó en la ciudadanía un rechazo abierto hacia esos sectores de la política tradicional. Este rechazo estuvo representado, además de las movilizaciones[70] de los años setenta y ochenta, en que la legitimidad de los grupos clientelistas nunca estuvo garantizada, como lo demuestran las altas tasas de abstencionismo electoral. Frente a esta crisis, la conclusión política más importante fue la pérdida de legitimidad de dichos partidos, lo que posibilitó el surgimiento de nuevas fuerzas políticas locales. En este punto, la investigación de Sáenz y Rodríguez trae una conclusión importante de tener en cuenta para la gobernabilidad en la ciudad: «En pocas ciudades como en Barranquilla se ha vivido de manera tan intensa el proceso de apertura política que se desarrolla en Colombia desde hace más de un lustro (…) Este proceso ha estado protagonizado por nuevos actores sociales que entraron a jugar en la escena política local, para disputarle espacios de poder a los dirigentes tradicionales y a los grupos clientelistas que venían manejando la ciudad y la habían conducido hasta una situación de deterioro generalizado».[71]

A comienzos de la década de los noventa, el actor político más importante fue la Alianza Democrática M-19, formada por varias agrupaciones guerrilleras desmovilizadas y con una amplia aceptación en el seno de la sociedad civil, como lo demuestra la distribución de los votos arrojada por las elecciones presidenciales de mayo de 1990, en la ciudad. En estos comicios, Antonio Navarro Wolf, candidato de la Alianza Democrática M-19, obtuvo 57.018 votos, frente a César Gaviria Trujillo, del Partido Liberal, quien contabilizó 47.862 votos. Las elecciones para la Asamblea Nacional Constituyente, celebradas en el mes de diciembre del mismo año, arrojaron los siguientes resultados: por la ADM-19: 67.966 votos y por la lista de extracción liberal: 20.310 votos. Mientras se da este fenómeno en los sectores medios y populares de Barranquilla, también aparecen otros actores políticos, representantes de los sectores modernizantes de la clase dirigente local que, preocupados por la crisis económica de la ciudad, analizan los desfases de Barranquilla para afrontar los retos y exigencias planteados por el programa de apertura económica implementado en el gobierno Gaviria, especialmente en lo referido a la infraestructura de servicios y de obras públicas.

El enfrentamiento entre estos nuevos sectores, por un lado y los grupos clientelistas tradicionales, por el otro, los acerca a la Alianza Democrática M-19 y se logra que los candidatos Gustavo Bell Lemus y Bernardo Hoyos Montoya accedan a la gobernación del Atlántico y a la alcaldía de Barranquilla, respectivamente. A partir de ese momento, se abre un espacio para que se consolide la fuerza política más importante de esta década en la ciudad y que hoy tiene la responsabilidad de manejar la suerte de la misma. Este es el movimiento Ciudadano, liderado por Bernardo Hoyos Montoya.

Bernardo Hoyos consolidó un movimiento propio, en la medida en que le dio a su primera candidatura un carácter cívico-popular y declaró, desde un comienzo, la ausencia total de compromisos con los partidos tradicionales, así como la inde-

70 El expositor Carlos Bell hace una clasificación de esos movimientos. Durante el período 1960-1990 se presentaron unas 120 protestas importantes en la ciudad; un 33% de ellas fueron organizadas y acompañadas de mitin público; mientras un 12,3% fue consecuencia de acciones indirectas e invasiones. La base territorial donde se produjeron se repartió así: en los barrios subnormales, 28%; en los barrios populares, 44%; y en los barrios interclasistas, cuando las protestas eran de toda la ciudadanía, 26%. El 67% fue sin organización (15% sindicalistas), pero de igual forma modificaron el proceso de crecimiento urbano y, por tanto, influyeron en la gobernabilidad.

71 Sáenz y Rodríguez. *Op. cit.*

pendencia de toda organización de izquierda democrática, a pesar de haber sido escogido dentro de una consulta interna de la ADM-19.

La candidatura de Hoyos Montoya despertó la confianza y el entusiasmo de amplios sectores sociales, que veían la posibilidad de redención mediante los compromisos adquiridos acerca de la moralización de las entidades públicas, el rescate de los servicios domiciliarios y una administración de puertas abiertas y en permanente contacto con la comunidad. Sin embargo, en esa primera etapa se comenzó a demostrar que la posibilidad de una nueva gobernabilidad más democrática no era nada fácil. Así lo demuestra el significativo hecho de que la renovación política que representó la elección popular de alcaldes no se vio reflejada en las elecciones del Concejo, en las cuales los grupos tradicionales lograron una capacidad de maniobra política, que es una de las constantes de la gobernabilidad en Barranquilla. La coalición política que había llevado a Bernardo Hoyos a la alcaldía se rompió, por lo que sus integrantes terminaron en alianza con grupos representantes del clientelismo tradicional y este tipo de pacto se sigue presentando según los intereses coyunturales de la política.

No cabe duda de que el Movimiento Ciudadano se consolidó como un actor político, a pesar del liderazgo carismático ejercido por Bernardo Hoyos Montoya y de las debilidades organizativas propias de nuestras colectividades políticas. Ello permitió que Hoyos fuera reelegido como alcalde, así como que miembros de su colectividad estuvieran presentes en las corporaciones públicas. Según Zubiría, el proceso siempre ha estado atravesado por una serie de dinámicas que han influido en la gobernabilidad de la ciudad. En primer lugar, tanto el rompimiento inicial con sectores como los de ADM-19 y «Voluntad Popular», como la posterior división que se dio en el seno del propio movimiento durante la alcaldía de Edgar George González, beneficiaron el reacomodo de las fuerzas tradicionales clientelistas. Y en segundo lugar, la oportunidad que se le dio a sectores sociales amplios del suroccidente de la ciudad para que se expresaran sobre la base de un trabajo permanente y directo, ha generado ciertos procesos donde han estado involucrados los mismos actores sociales, las organizaciones no gubernamentales, la administración distrital y sectores políticos.

El reacomodo de las fuerzas clientelistas que han estado presentes en la administración de la ciudad a lo largo de la década, ha generado hechos que van en contravía del discurso y de los postulados públicos. Zubiría presenta como ejemplo los datos arrojados por el estudio sobre las finanzas públicas adelantado, por Armando Montenegro, y el cual le permite señalar algunos aspectos perversos. Según el estudio, los gastos de funcionamiento del distrito se triplicaron durante el período 1990-1995. Desde 1993, se crearon más de 1.700 cargos y una gran parte de ese empleo lo originaron el Concejo, la Contraloría y la Personería, cuya nómina llegó a ser superior a 1.336 personas.

Anota Montenegro en su informe: «Las nóminas de la contraloría y la personería de Barranquilla, con más de 400 y 500 empleados, respectivamente, son de las más abultadas del país y constituyen uno de los ejemplos más claros del estéril crecimiento de la burocracia… La planta que depende del Concejo se ha triplicado desde 1990 y el personal del Concejo propiamente dicho se multiplicó por 3,8 veces. El de la personería por más de tres y el de la contraloría por dos. Si la ciudad

hubiera mantenido el nivel real de los gastos que tenía en 1992, estaría ahorrando más de $70.000 millones en este año, con los cuales se podría desarrollar el plan de inversiones del plan de desarrollo de la ciudad, que en los períodos de gobierno de las últimas tres administraciones ha quedado inconcluso por falta de recursos». [72]

Adicionalmente a ello, como lo señala un documento de la Fundación Social: «prácticamente la inversión social se ha mantenido estancada en el período 1992-1996, con un promedio del 18% por debajo del promedio nacional (22%)».[73]

En su análisis, Zubiría insiste en que la propuesta de construir ciudad desde el suroccidente[74] que aparece en el programa de gobierno del alcalde Hoyos y en el Plan de Desarrollo, es clave en el aspecto central de la gobernabilidad democrática. Al respecto afirma: «En la investigación que he citado se concluye que, a pesar de que las propuestas políticas de gobernabilidad prometían hacer frente a las prácticas de corrupción e inadecuados manejos de los recursos públicos, en la práctica no se han logrado avances sustantivos en la democratización del poder local. El estudio de Sáenz y Rodríguez expone varias razones. Algunas apuntan hacia el liderazgo carismático ejercido por Bernardo Hoyos; sin embargo, considero la más importante aquella que señala que: resulta evidente que, no obstante el peso del ejecutivo en el gobierno local, su accionar resulta insuficiente para cambiar prácticas y estilos políticos fuertemente arraigados. De hecho, como se señaló en repetidas ocasiones, la falta de gobernabilidad obligó a los dos dirigentes del movimiento Ciudadano (Hoyos y George), muy temprano en su respectivo gobierno, a transar con el Concejo Distrital y con los políticos locales. Es más, esta cultura política permisiva de prácticas tradicionales de ejercicio político, es de alguna manera aceptada por un amplio grupo de ciudadanos ligados a las redes clientelistas, interesados en mantener las antiguas reglas de juego».

El argumento central de esta conclusión es que la elección de gobernantes locales provenientes de fuerzas renovadoras no es, en sí misma, una garantía de avance en el proceso de democratización, sino que los elementos del contexto, expresados a través del peso de las corporaciones de elección popular y de los esquemas tradicionales de hacer política, limitan el alcance que el gobierno local pueda tener. En relación con este aspecto, es de señalar la facilidad con que los partidos tradicionales logran adaptarse al nuevo juego político y salir fortalecidos, en el mediano plazo, incluso en detrimento de fuerzas renovadoras, como la de ADM-19, sobre las cuales se edificó el proceso de cambio.[75]

Zubiría insiste en que para lograr que el suroccidente se convierta en ciudad, no sólo es necesario mantener una política que privilegie la inversión social, por encima del funcionamiento, sino que es imprescindible romper la espina dorsal de los esquemas tradicionales de hacer política, es decir, los amarres clientelistas. También señala que para lograr la gobernabilidad es clave que los mecanismos de participación se implementen en forma efectiva y con una visión y una práctica democráticas, asumiendo de manera consciente todos los riesgos que ello implica.

Zubiría concluye: «No cabe duda de que, al respecto, la administración de Bernardo Hoyos[76] tiene un esquema de participación que fortalece su vinculación directa con las masas y es funcional para el tipo de liderazgo que él ejerce, pero es evidente la distancia existente entre la normativa vigente que regula esa participa-

72 Montenegro, Armando y otros. *Situación financiera y principales programas de inversión. Diagnóstico y recomendaciones*. Barranquilla, mayo de 1996.

73 *Barranquilla: en busca de una segunda oportunidad sobre la tierra.* Equipo de la Fundación Social, Regional Barranquilla, p. 92.

74 En Agosto de 1999, fueron aprobados los créditos para desarrollar el Plan de Inversión en acueducto y alcantarillado que dará servicio a 53 barrios, con un costo de 70.000 millones de pesos. *El Heraldo,* 26 de julio de 1999, p. 5A.

75 Sáenz, Orlando y Rodríguez, Clara. *Op. cit.,* p. 91.

76 Según la encuesta de Gallup y RCN, Hoyos Montoya resultó el alcalde de mayor acogida en su ciudad, con un 80% de apoyo a su gestión contra 16% que no lo aprobó. *El Heraldo,* julio 27 de 1999, p. 4A.

ción y la forma que adopta en la práctica. Para lograrlo, la gobernabilidad exige que se supere el nivel primario, donde la participación se asume como información únicamente y llegue a niveles políticamente relevantes, niveles de decisión, de gestión, de planificación o control, que se promueva el fortalecimiento de las organizaciones y su autonomía, que rompa la relación de tipo paternalista y mesiánica y posibilite que los procesos de organización sean sostenibles».

VII

LA CIUDAD QUE SE SIENTE

Como se ha visto, Barranquilla es una ciudad de origen oscuro, desarrollada a golpes de inmigración y de invasión; de actividad comercial poderosa, con pretensiones de urbe industrial y portuaria, cuyo desarrollo urbano es sorprendente y que hoy es prestadora de servicios en los sectores de la educación superior, la salud, el comercio en general, las comunicaciones y los alimentos. Políticamente, vive un proceso de democratización y apertura, pero sigue atrapada en las consejas de las viejas prácticas del clientelismo tradicional, puesto que no se renuevan las corporaciones públicas, con la misma rapidez con la que lo hacen los alcaldes.

La investigadora Pamela Flores presenta una descripción del imaginario colectivo de Barranquilla sustentada en una investigación[77] que realizó para la Universidad del Norte y que arroja datos interesantes sobre cómo el barranquillero percibe y siente su ciudad y cómo actúa respecto a ella. Es un retrato de una de las idiosincrasias más particulares del país: «En el caso de Barranquilla, una simple y rápida observación nos ilustra acerca del abandono de la mayoría de las plazas y los parques, la falta de zonas verdes, la ausencia de espacios de encuentro, la disminución paulatina de la esquina como lugar de conjunción del sentir, del estar y del transitar la ciudad, la desaparición de la puerta de la calle, como espacio para convivencia, en fin, la pérdida incesante de la ciudad, a medida que ésta crece bajo el signo de una indecible indolencia. Y, sin embargo, la ciudad se usa terca y continuamente. Pero se usa mal. Observaciones de campo realizadas en 15 parques, 12 plazas y 8 centros comerciales, muestran que Barranquilla es una ciudad que se usa precariamente, allí las calles hacen de canchas, mientras los vehículos transitan por ellas con dificultad. Los niños imaginan parques mientras juegan en espacios deteriorados; las plazas simulan ser lugares para el estar, mientras sus usuarios intentan, no del todo eficazmente, ignorar el ruido, el miedo o el simple malestar que producen».[78]

Hoy en día, la recreación y el encuentro que se han esfumado de las plazas y parques, según Flores, sólo son posibles en los centros comerciales. Las razones que da la gente para preferirlos son las mismas que en otras ciudades de América Latina: son cómodos, seguros, funcionan. El diseño de los centros comerciales conjuga en un mismo recinto la plaza, pues de hecho, la arquitectura de muchos de ellos la refleja y el parque, porque estos centros poseen zonas de juegos infantiles que sí funcionan y la esquina porque proporciona un espacio de reunión. Allí, el encuentro o el transitar son posibles. Y como dichos espacios se multiplican en todos los estratos de la ciudad, los usuarios –sobre todo si son jóvenes– tienden a reconocerse cada vez más y, así, de alguna manera, el centro comercial

77 *La reconstrucción del imaginario urbano de Barranquilla: de la ciudad a la ciudad soñada.* Barranquilla, 1999

78 Información de Pamela Flores.

también recupera la noción de barrio. Denominar a los centros comerciales, centros artificiales o a sus zonas para transitar simulacros de calles, es nombrarlos desde la nostalgia. Y es ignorar cuál imaginería corresponde a las relaciones de poder del presente, así como la iglesia, el ayuntamiento y las casas principales que rodeaban la plaza tradicional, concretaban las relaciones de poder de la premodernidad.

La percepción que tiene el barranquillero de su ciudad es lóbrega, por decir lo menos. De 400 habitantes encuestados, menos del 5% asocia la ciudad con olores agradables. Pamela Flores nos sorprende: «En el imaginario del barranquillero, la ciudad huele a basura, a humo de carros, a alcantarilla o, en el mejor de los casos, a comida o ron. Barranquilla les suena a pitos, motores de carros, picós y no sólo se le asocia con colores como el amarillo (como el sol o la arena), el rojo (el calor, la alegría) o el azul (el cielo, el mar) sino con el gris (el cemento y también la tristeza) y el negro (referible exclusivamente a estados anímicos)».

Con excepción de la calle 84 que, inequívocamente, se asocia con fiesta, las demás calles raras veces tienen asociaciones gratas. Así, la 82 es intransitable; la 72 se asocia con la prostitución; la vía 40 es sinónimo de soledad; la circunvalar se relaciona con la muerte; Murillo, con el peligro; el paseo Bolívar, con el ruido y el calor sofocante. La calle 76 es la calle donde todos los estratos acuden a resolver las penurias cotidianas en las casas de empeño. Se salvan, algunas veces, la carrera 43 (20 de Julio) que, aunque para algunos es intransitable por el tráfico de vehículos, para otros es ancha y llena de árboles, y la carrera 46 (Olaya Herrera) que, aunque llena de buses, es percibida por muchos como factor de descongestión.

Las cualidades masculinas o femeninas que se atribuyen a las calles, también están dadas en razón de factores muy negativos. Murillo (calle 45), más que masculina, es machista y excluyente. Tanto los trabajos como las diversiones que allí se realizan son de hombres (talleres de mecánica y bares), la calle 82 es femenina, porque es frívola; la vía 40, se considera masculina, porque es ruda mientras que de la circunvalar se piensa que es femenina, por peligrosa. La calle 72 es para muchos homosexual; en todo caso, promiscua; la calle 76 es femenina porque «allí se dejan las cosas que uno tiene», ya sea en las casas de empeño o en los bares y el paseo Bolívar es masculino, porque allí se vende y se compra, se suda o se roba.

En contradicción con las apreciaciones ya presentadas no es frecuente que los barranquilleros deseen cambiar por otro su sitio de residencia. Así, como resultado de una encuesta, a la pregunta ¿le gustaría vivir en otra ciudad que no fuera Barranquilla?, un 87% de los entrevistados del estrato 2 al 6, responde «no», mientras que un 8% afirma que le gustaría vivir en «otra parte por un tiempo» y sólo el 5% restante preferiría vivir en otro sitio. Para los del estrato 1, muchos de los cuales no son barranquilleros y han llegado por razones asociadas a la miseria y/o a la violencia, «la vida es igual en cualquier parte».

Según Flores, los «eslóganes» creados con la pretensión de crear conciencia ciudadana, también ilustran este fenómeno: «Barranquilla es tu ciudad, siempre merece una sonrisa» o «Nadie hablará mal de ti, te lo prometo», retratan ese amor un tanto cínico que relaciona al barranquillero con su ciudad. En el imaginario, la ciudad es ruidosa, pero nadie se calla. Es sucia, pero nadie la limpia. Está atestada, es sofocante y caótica, pero nadie la ordena. La ciudad se siente así, pero se

siente bien y es casi como si se temiera que fuera de otro modo. Porque, en últimas, lo que pareciera ser el elemento común en el imaginario colectivo es una inagotable vocación al caos, un horror al orden. Habría que agregar la ignorancia, desde la oficialidad, de los procesos y problemas sociales, lo que contribuye a un imaginario de fragmentación y desconocimiento sustentado en estadísticas mentirosas y en el ocultamiento por parte de los medios de comunicación de las verdaderas dimensiones de ciudad y de su problemática real, eliminando posibles solidaridades interurbanas al deshacer el tejido social, mediante el desconocimiento y el miedo. Así, por ejemplo, el hecho de que en Barranquilla sea tan difícil conseguir un plano de la ciudad, nos oculta la magnitud de la urbe y de su miseria. Las postales y fotografías llenas de árboles que aparecen con frecuencia en las primeras páginas de los periódicos locales nos ocultan que contamos apenas con cerca de un metro cuadrado de zona verde por habitante, mientras la Unesco recomienda 12. Las estadísticas oficiales aceptan que 48% de los habitantes de la ciudad están en los estratos 1 y 2, mientras las organizaciones no gubernamentales hablan de 77%. Y las estadísticas de violencia y criminalidad crecen, mientras se sigue hablando del 'ambiente pacífico' que nos caracteriza».

Flores es terminante: «Con todo, la última década ha sido especialmente reveladora. Por un lado, la magnitud de la problemática social nos ha obligado a reconocer las múltiples ciudades que conforman a Barranquilla. La insistencia que desde diversos sectores, incluida la administración distrital, se hace acerca de la existencia del suroccidente, nos ha instado a pensar la ciudad desde una perspectiva menos excluyente. El caos urbano se ha vuelto motivo de preocupación de la administración y de la ciudadanía, en virtud de su gravedad. La violencia, que parecía ajena a muchos sectores, invade paulatinamente todos los espacios, con lo cual al miedo se suma la necesidad de no seguir escamoteando las condiciones que promueven los conflictos sociales y de asumir la ciudad desde perspectivas más racionales y realistas».

Por su parte, el arquitecto Luis Ernesto Sánchez Bonnet,[79] en su ponencia «La ciudad y el miedo» sostiene que, además de la violencia, el Estado de Sitio y la planificación urbana oficial, fueron elementos que definieron la construcción de Barranquilla.[80] Para él, hoy es necesario analizar el nuevo significado que asume la ciudad dentro del actual proceso de globalización: «La ciudad colombiana está asumiendo el reto de pasar de la ciudad del vecindario y la territorialidad, a convertirse en unas redes de individuos o colectividades vinculadas a puntos geográficos dispersos, unidos por la tecnología».

En su opinión, al nuevo plano de la ciudad lo están perfilando tres elementos: la tele-transacción, la tele-imagen y el tele-sonido, que se convierten en los insumos característicos de un cuerpo desterritorializado donde la velocidad y la comunicación hacen posible una densa red de circuitos informáticos de conexión entre individuos. La ciudad como reinscripción permanente de las huellas de su devenir, remarca en su materialidad sus nuevas exigencias y los nuevos reconocimientos de sus habitantes, dibujando en su paisaje las parabólicas, los cables de televisión, las antenas, entre otros, como escenario del «imaginario desterritorializado» que, sustituyendo el intercambio de experiencias entre las gentes, conlleva –como dice Martín Barbero– a «devaluar la memoria», a construir un imaginario de miedo en ese «otro» territorio: el flujo tecnológico convertido en coartada de otros

79 Arquitecto, profesor de la Universidad del Atlántico.

80 Al igual que de todas las ciudades colombianas.

intereses devalúa la memoria cultural, hasta justificar su arrasamiento. Sin referentes a los que asir su reconocimiento, los ciudadanos sienten una inseguridad, mucho más honda, que la que proviene de la agresión directa de los delincuentes. Es una inseguridad que es angustia cultural y pauperización síquica, la fuente secreta y cierta de la agresividad de todos.

La ciudad vive aferrada nostálgicamente a un imaginario de grandeza, que no encaja en la realidad que se vive en ella. Pero también se reconoce, que el momento político y las condiciones económicas y sociales que signan a Barranquilla, permiten albergar esperanzas, si la participación democrática del ciudadano es efectiva, amplia y vigilante. Todas esas condiciones de vida, aunadas a los elementos modificadores que moldean a Barranquilla como una ciudad sin identidad clara, por la ausencia de referentes históricos y por el desconocimiento de su destino, llevan a Miguel Iriarte[81] a definir la situación: «El problema actual de nuestra ciudad y de nuestras ciudades, es fundamentalmente un problema cultural. Radica en la falta de visión, en el desconocimiento de su funcionamiento como conglomerado humano y como espacio cultural, lo que trae como consecuencia la falta de una sana concepción de la política, en la que exista una confluencia de intereses, más allá de los diferendos naturales partidistas o ideológicos, que por no ser depuestos en el momento de la toma de decisiones que tienen que ver con el diseño y la planeación urbana de estas ciudades, trae –entre otras consecuencias- un crecimiento desordenado y caótico que determina la construcción de ciertos fenómenos urbanísticos y sociales que resultan inmanejables con el tiempo».

Se propone tomar la historia como un referente, para no repetir los mismos errores del pasado, sobre los cuales se hacen comentarios dentro de ese ambiente nostálgico de quienes viven añorando los tiempos de gloria, pero que, al mismo tiempo, van dejando morir la ciudad, incapaces de moldear su destino. Se recomienda el cambio de los patrones de ese imaginario colectivo, para no correr el riesgo de retomar los viejos conceptos con el fin de generar propuestas y acciones que no aportarían significativamente en los sentidos deseados y que, por el contrario, seguirán ahondando en las situaciones presentes que se desea transformar o fortalecer, desperdiciando oportunidades importantes como las que se están dando en la actualidad en la ciudad.

Por su parte, el ya mencionado arquitecto Sánchez Bonnet, se acerca al problema desde la perspectiva del individuo y plantea lo siguiente: «El imaginario de nuestra urbe, como alternativa a la urbe del miedo, pasa por la construcción de ese sujeto individual y colectivo, esto es, por el reconocimiento de una sociedad civil que construya y se construya a sí misma, en el tejido de la justicia social, la tolerancia y la solidaridad, como marco general del reconocimiento del otro, es decir, como el lugar de la libertad, en el que se valore y se exprese un proyecto de vida de quienes han decidido convivir por principios éticos y por leyes constituidas con base en acuerdos mínimos».

Finalmente, construir ciudad es el imperativo con el cual definen los participantes del taller «¿Cómo es Barranquilla al final del siglo XX?» el proceso que, de hecho, ya emprendió la ciudad hace poco más de un lustro, al amparo de la Constitución de 1991 y de las leyes que la reglamentan y, que, en este momento, enfrenta el reto de aprobar un Plan de Ordenamiento Territorial, estatuto que,

81 Poeta, director de la biblioteca Piloto del Caribe de Barranquilla.

como lo comenta Carlos Bell en páginas anteriores, tiene un carácter político, responde a unos intereses económicos y ejercerá todo el peso de la norma sobre la sociedad, lo que exige la participación ciudadana, para que la Barranquilla que se trace a partir de ese instrumento, responda a las necesidades y los deseos de sus ciudadanos.

ANEXO

CRECIMIENTO URBANO SEGÚN PERÍODOS 1897-1993

Período	Barrio	Tipo de Desarrollo	Hectáreas
A 1897	Centro	Crecimiento predio a predio (PP)	97,00
	Rosario	PP	68,02
	San Roque	PP	67,99
	Abajo	PP	70,81
	Chiquinquirá	PP	50,91
	Parte de Rebolo	PP	31,74
Total período			386,47

Fuente: Porfirio Ospino.

Período	Barrio	Tipo de desarrollo	Promotor	Año	Hectárea
A 1922	San Roque	PP			33,66
	Rebolo	PP			15,29
	Abajo	PP			16,42
	Rosario	PP			15,57
	Montecristo	Invasión		1916/17	3,19
	El Prado	Urbanización	Parrish & Cía	1922	130,17
Total					234,72

Fuente: Porfirio Ospino.

Período	Barrio	Desarrollo	Promotor	Año	Has.
A 1944	Chiquinquirá	Invasión			7,57
	Boston	Urbanización	W. Laad		96,72
	El Recreo	Urbanización	F. Insignares	1926/36	111,96
	Olaya	Urbanización	Salzedo Ramón		89,71
	Las Delicias	Urbanización	Salzedo Ramón		65,74
	Colombia	Urbanización	Cía. General de Urbanizaciones		62,23
	América	Urbanización	Cía. General de Urbanizaciones		6,52
	El Porvenir	Urbanización	Cía. Urbanizadora El Provenir	1944	56,15
	Altos del Prado	Urbanización	Parrish & Cía.	1935	108,36
	Urb. Montecristo*	Urbanización	O. Robayo		3
	El Paraíso	Urbanización	I.C.T.		74,31
	Modelo	Urbanizaciónn			34,03
	Santa Ana	Urbanización	B. Sarta		35,32
	Bellavista	Urbanización	Parrish & Cía.		23,34
	La Concepción	Urbanización	Familia Lux		57,64
	San Francisco	Invasión			32,65
	San Salvador	Invasión			17,78
	Rebolo	Invasión			30,63
	Montes	Loteo	Julio Montes		64,69
	Las Nieves 1ª. etapa	Urbanización	Cía. Urbanizadora La Costeña		89,50
	Atlántico	Invasión			17,02
	Alfonso López	Invasión			21,59
	San Isidro*	Invasión	R. Candil A.		49,39
	Loma Fresca	Invasión			8,33
	Buena Esperanza*	Urb./invasión			28,89
	Pumarejo	Invasión			17,66
	Urb. El Valle	Loteo	Cía. Urb. Bellavista S.A.	1942	27,89
	Urb. San Felipe	Loteo	Manotas & Cía.		47,75
	El Lucero	Urbanización	I.C.T.	1964	55,48
	Nueva Granada	Urbanización	C. Goenaga G.		24,78
	Santo Domingo	Urbanización			13,72
	Barranquillita	Loteo			205,72
Total					1.586,08

Fuente: Porfirio Ospino.

* Urbanizaciones proyectadas que fueron invadidas.

Período	Barrio	Desarrollo	Promotor	Año	Hectáreas
A 1957	San José	Urbanización	Cía. Urb. San José/ I.C.T.	1947	92,55
	Boyacá	Urbanización	I.C.T.	1979	20,09
	La Unión	Urbanización	I.C.T.		53,36
	Las Nieves 2ª etapa	Urbanización	Cía. Urb. La Costeña		50,00
	Simón Bolívar	Urbanización	I.C.T.		107,29
	Cevillar	Urbanización	I.C.T.		35,95
	El Carmen	Urbanización	I.C.T.	1953/58	50,78
	Los Andes	Urbanización			39,05
	La Sierra	Invasión			34,75
	La Ceiba	Invasión			28,92
	La Florida	Urbanización	Parrish & Cía.	1948	5,58
	Ciudad jardín	Urbanización	Parrish & Cía.	1962	80,45
	Nuevo Horizonte	Urbanización	Parrish & Cía.	1974	31,40
	Granadillo	Urbanización	Parrish & Cía.	1954	23,40
	Altos del Prado	Urbanización	Parrish & Cía.	1935/47/54	21,01
Total					674,58

Fuente: Porfirio Ospino (Invasión de 63,67 has. Urbanización de 610,91 has).

Período	Barrio	Desarrollo	Promotor	Año	Hectáreas
A 1963	Las Palmas	Urbanización	I.C.T.	1962/75	56,34
	La Magdalena	Urbanización	I.C.T.	1961	39,24
	La Alboraya				33,49
	Buenos Aires	Invasión			35,63
	Santuario	Invasión			68,49
	Carrizal	Invasión			101,06
	La Victoria 1ª Etapa	Urbanización	I.C.T.		29,42
	El Bosque	Invasión			204,04
	Cuchilla de Villate	Invasión			17,37
	San Felipe	Loteo	Manotas & Cía.		22,08
	Betania	Urbanización	Ricardo Field	1967	21,51
	Las Mercedes	Urbanización	Parrish & Cía.	1962	9,04
	Los Jobos	Urbanización	Parrish & Cía.	1962	9,66
	Las Colinas	Urbanización			13,01
	Los Alpes	Urbanización	Parrish & Cía	1974	26,69
	La Campiña	Urbanización			23,39
	La Cumbre	Urbanización	Parrish & Cía.		25,25
	El Tabor	Urbanización.	Parrish & Cía	1972	25,42
	Altamira	Urbanización	Julio Angulo	1949	13,45
	El Poblado	Urbanización	Parrish & Cía.	1966	36,17
	Riomar	Urbanización			42,23
	Villa del Este	Urbanización	Parrish & Cía.	1962	6,26
	San Salvador	Invasión			17,78
	Siape	Invasión			7,96
	Pasadena	Urbanización			16,92
	La Luz	Urbanización	I.C.T./Correa & Heilbrun	1953	70,39
	Rebolo	Invasión			15,22
Total					987,46

Fuente: Porfirio Ospino.

Período	Barrio	Desarrollo	Promotor	Año	Hectáreas
A 1983	La Chinita	Invasión			36,79
	El Ferry	Invasión			21,43
	Barlovento	Invasión			12,29
	Santa Elena	Urbanización	I.C.T.		25,76
	Tayrona	Urbanización	Constructora del Litoral	1971	18,87
	El Limón	Urbanización	Emilio Lébolo	1974	5,02
	Universal	Urbanización	Conidec	1980	12,33
	El Campito	Urbanización	I.C.T.	1974	17,22
	La Victoria 2ª etapa	Urbanización	I.C.T.	1975	51,37
	José A. Galán	Invasión			29,20
	San Nicolás	Invasión	Johny Robles Coop. de Vivienda La Magdalena		12,37
	Villa Blanca	Invasión			16,04
	Ciudadela 20 de Julio	Urbanización	I.C.T.	1973	21649
	Los Continentes	Invasión			14,04
	Kennedy	Invasión			23,40
	La Sierrita	Invasión			49,97
	Las Américas	Invasión			35,01
	Sto. Domingo de Guzmán	Invasión			16,14
	7 de Abril	Invasión			169,05
	Santa María	Invasión			35,01
A 1983	20 de Julio	Invasión	Johnny Robles		2556
	San Luís	Loteo	Luis E. Cuervo del G.	1971	29,43
	El Bosque	Invasión			204,04
	Evaristo Sourdis	Invasión			100,42
	Lipaya	Invasión			19,21
	7 de Agosto	Invasión			14,94
	La Esmeralda	Invasión			80,34
	Ciudad Modesto	Invasión			30,80
	Nueva Colombia	Invasión			36,09
	Carlos Meisel	Invasión			29,78
	La Libertad	Invasión			5,14
	El Silencio	Urbanización	I.C.T.	1975	37,31
	Los Trupillos	Urbanización	I.C.T.	1976	13,07
	Los Pinos	Urbanización	I.C.T.		14,50
	Mercedes Sur	Urbanización	Parrish & Cía.	1968	13,21
	Me Quejo	Invasión			36,62
	La Manga	Invasión			40,46
	La Paz	Invasión			65,97
	Los Olivos I y II	Invasión			82,24
	Por Fin	Invasión			47,96
	El Pueblo	Urbanización	I.C.T.	1977	29,79
	Campo Alegre	Urbanización	Parrish & Cía	1980	93,11
	La Pradera 1ª etapa	Invasión			66,26
	Ciudad Jardín 2ª etapa	Urbanización	Parrish & Cía		48,99
	Los Nogales	Urbanización	William Restrepo & Hnas. / Emilio Lébolo	1972 1973	24,22
	Villa Santos	Urbanización	Urvisa	1978 1989	61,93
	Santa Mónica	Urbanización	B.C.H.	1967	85,70
	Altos de Riomar	Urbanización	Parrish & Cía	1974	53,70
	Altos del Limón	Urbanización	Parrish & Cía.	1974	32,19
	Andalucía	Urbanización	González & Salcedo David Tcherassi	1964 1975	25,06
	El Limoncito	Urbanización	Parrish & Cía	1974 1976	17,38

Fuente: Porfirio Ospino.

Período	Barrio	Desarrollo	Promotor	Año	Hectáreas
A 1993	Los Girasoles	Urb./Invasión		1992	
	7 de Abril	Invasión			169,05
	Villa San Pedro I	Loteo	A. Munarris /Fundesac		4,78
	Villa San Pedro II	Loteo	A. Munarris /Fundesac		9,50
	Romance	Invasión			9,80
	California	Invasión			8,66
	Villa Flor	Invasión			7,05
	Cordialidad	Invasión			16,11
	San Pedro Alejandrino III	Loteo	A, Munarris /Fundsac		12,14
	La Gloria	Invasión			4,28
	Las Malvinas	Invasión			70,18
	Los Rosales	Invasión			11,35
	La Pradera	Invasión			66,26
	Urb. Los laureles	Loteo/ autogestión	Asc. para la vivienda popular	1987	5,19
	Urb. El Milagro	Loteo/ autogestión	Comité cívico El milagro	1982	0
	Villa Country	Urbanización	Country Club	1981	24,82
Total					419,07

Fuente: Porfirio Ospino.

Cartagena de Indias

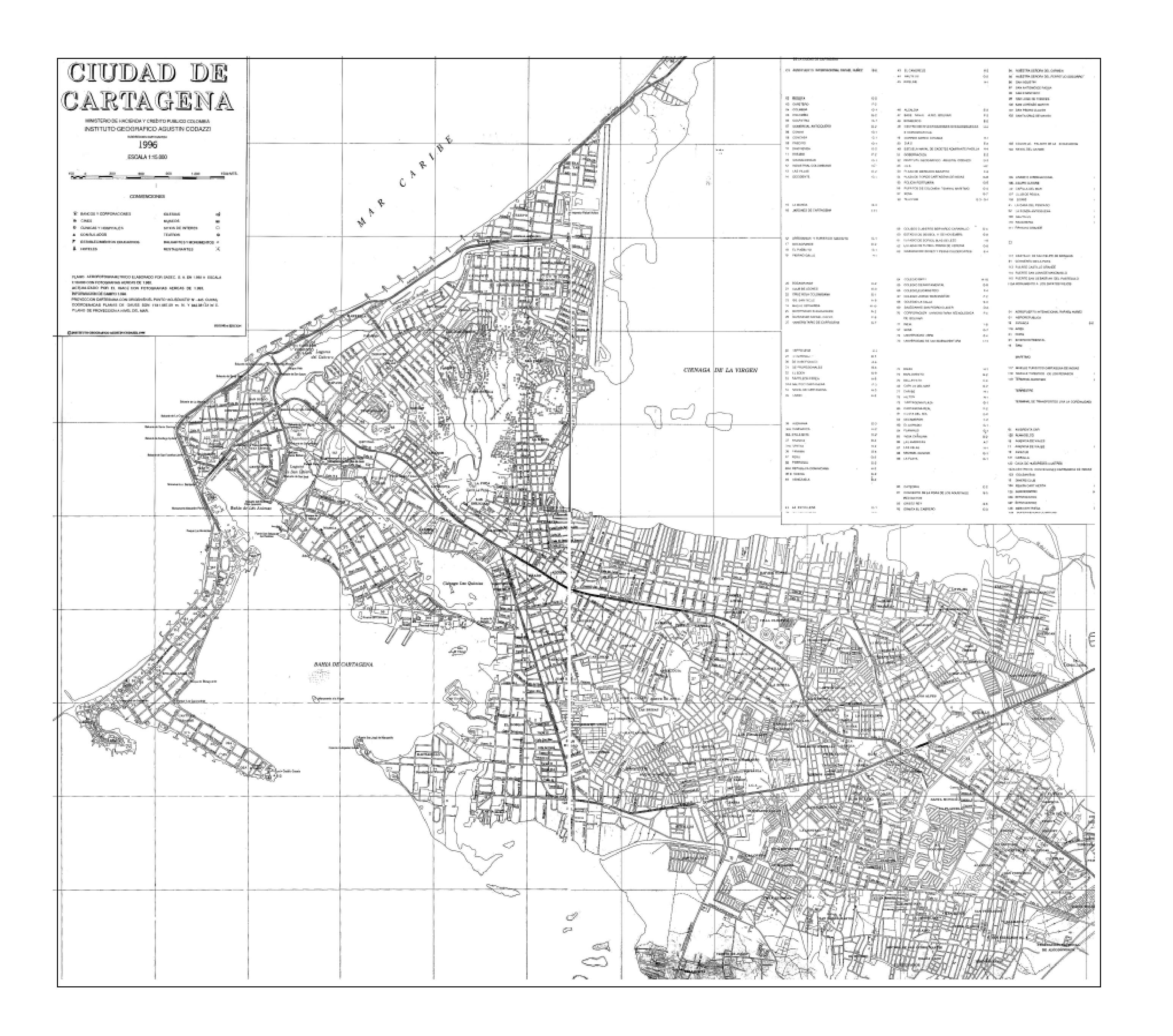
Sobrellevando la crisis

Silvana Giaimo Chávez

Relatora



AEROFOTOGRAFÍA DE CARTAGENA
FUENTE: IGAC
ESCALA 1:32500
FEBRERO 27 DE 1987



CIUDAD DE CARTAGENA
MINISTERIO DE HACIENDA Y CRÉDITO PUBLICO COLOMBIA
INSTITUTO GEOGRAFICO AGUSTIN CODAZZI
1996
ESCALA 1:15.000
CONVENCIONES
MAR CARIBE
CIENAGA DE LA VIRGEN
BAHIA DE CARTAGENA

El Taller *¿Cómo es Cartagena al final del siglo XX?,* fue convocado por el Observatorio del Caribe Colombiano y la Universidad Jorge Tadeo Lozano, seccional del Caribe, y se realizó el 29 y 30 de septiembre de 1999, con el apoyo del Centro Iberoamericano de formación de la Agencia Española de Cooperación Internacional. La relatoría del Taller fue preparada por Silvana Giaimo y su moderación estuvo a cargo del director del Observatorio del Caribe Colombiano, Alberto Abello Vives y el rector de la Universidad Jorge Tadeo Lozano, seccional del Caribe, Haroldo Calvo Stevenson.

Participaron como expositores:

Francisco Angulo, *Introducción al tema.* Alberto Samudio, *Origen y evolución histórica de la Ciudad*. Silvana Giaimo y Maritza del Castillo, *Planeación urbana de la ciudad*. Jorge Mendoza Diago, *La ciudad y los servicios públicos.* Luisa Niño, *La ciudad y el medio ambiente.* Luis Lora Sfer, *Dinámica fiscal del distrito.* Roxana Segovia, Fidian García, Jorge Torres y Danelcy González, *La participación ciudadana en el desarrollo territorial*. Haroldo Calvo *La economía de Cartagena en el siglo XX.* Toya Maldonado, *Turismo.* Alfonso Salas, *Puertos.* Felipe Merlano *Industria.* Javier Báez, *Formación del recurso humano.* Jorge García Usta, *Ciudad y cultura* Alberto Herrera, *Patrimonio Histórico.* Edgar Gutiérrez, *Los espacios simbólicos festivos en Cartagena 1910-1930.* Eduardo Méndez, *Calidad y estética urbana*. Sacerdote Rafael Castillo, *Desplazados y pobreza.* Elisabeth Cunin, *Relaciones ínter - étnicas en Cartagena.* Heidy del Castillo, *Recuperación de caños y lagos de Cartagena.* Juan Correa *Ciudad y región.* Ángelo Fegali, María Cecilia Nova, Jaime Maestre, Emilio Castellar y Enrique Senior, *Estructura urbana de la ciudad.*

CONTENIDO

Introduccion*

Al finalizar el Siglo XX, Cartagena de Indias transita por un proceso de desajustes estructurales. Su población enfrenta una gran crisis del empleo, combinada con una grave recesión de su aparato productivo, derivada esta última de la crisis económica nacional. Por otra parte, la mala imagen del país en el exterior, ha tenido un hondo impacto en la actividad turística que es la generadora del mayor número de empleos en la ciudad.

Complementariamente, la crisis de la administración pública ha colocado al Distrito como uno de los ejemplos más relevantes de corrupción nacional. Además, la ausencia de liderazgo cívico y la desarticulación de la participación ciudadana, en torno a la solución de los problemas que afronta la ciudad en este período, contribuyen a hacer más complejos tanto el problema como la misma búsqueda de soluciones viables y expeditas.

Esta situación no es nueva en la ciudad. Podemos recordar, al respecto, la descripción de los cartageneros realizada a mediados de siglo por el presbítero Enrique Pérez Arbeláez, en uno de los planes reguladores del desarrollo cuando decía: «el cartagenero es alegre, sencillo y espontáneo, comunicativo, de gran inteligencia y agudeza mental, pero negligente, descuidado y pasivo ante los problemas sociales que afronta su ciudad.»

Con el propósito de construir una visión de Cartagena al finalizar el siglo XX, el Observatorio del Caribe Colombiano y la Universidad Jorge Tadeo Lozano, Seccional del Caribe, convocaron a una serie de expertos y conocedores de los distintos temas que conforman su realidad actual. El hecho de compartir sus distintas percepciones sobre la ciudad, permitió la elaboración del presente documento, el cual ofrece, a partir del ejercicio realizado, una radiografía de la ciudad al final del milenio.

La relatoría del Taller, evento que se realizó en el mes de septiembre de 1999, recoge e integra, en este documento, los contenidos principales de los temas expuestos en nueve capítulos. El primero de ellos, denominado «Esplendor y Decadencia», contiene un rápido recorrido por la historia de la ciudad, desde su fundación hasta llegar al siglo XX. En el segundo, se presentan las experiencias de la planeación urbana en Cartagena durante el siglo XX, de acuerdo con los planes reguladores adoptados como directrices del desarrollo urbano de la ciudad. Adicionalmente, y teniendo en cuenta que, a pesar de que la ciudad no ha carecido de planes ni de reglamentación urbana, se encuentra actualmente en un profundo estado de deterioro en cuanto a su calidad y estética urbana, este tema es abordado con la intención de propiciar una reflexión y llamar la atención acerca de la necesidad de volver a diseñar la ciudad y de avanzar en la búsqueda de mecanis-

* Silvana Giaimo Chávez, relatora del Taller *¿Cómo es Cartagena al final del siglo XX?*

mos de cohesión social, que permitan la apropiación y el mejoramiento de la calidad de los espacios para el uso y disfrute de los ciudadanos. El tercer capítulo, corresponde al tema de la ciudad y el medio ambiente.

En el cuarto capítulo, se aborda el tema de los servicios públicos, mientras en el quinto se examina la economía de la ciudad y se presentan planteamientos sobre su problemática general y luego algunos apartes sobre el puerto, la industria y el turismo: sus principales sectores económicos. Ligado al tema económico así como al de la inequidad, el cual se ve reflejado en la pobreza urbana, se presenta un análisis sobre la formación del recurso humano en la ciudad heroica.

Es necesario indicar que, sobre este último tema, en la ciudad de fin de siglo, se continúa escuchando aún una afirmación contenida en el Plan Piloto de Desarrollo Urbano de 1965, relativa a la formación profesional de los habitantes de Cartagena, que dice: «el turismo y la creciente industria de Mamonal constituyen la más significativa de las fuentes de trabajo para el presente y futuro de Cartagena; sin embargo, para lograr el óptimo aprovechamiento de estas circunstancias será necesario adelantar programas de capacitación técnica para el obrero y adiestramiento adecuado para las personas que se dediquen a las actividades turísticas, para asegurar esta fuente de trabajo para los habitantes de Cartagena y que no tengan que ser atendidas por población inmigrante, tal como ha venido sucediendo». Próximos a iniciar el nuevo milenio, la necesidad de preparar a los habitantes de Cartagena para el trabajo en el turismo y la industria de Mamonal, continúa vigente para el sector privado. Es decir, que las metas trazadas desde hace 35 años por los dirigentes de la ciudad aún no han podido ser alcanzadas. Esto, sin lugar a dudas, se constituye en el principal factor de desventaja del recurso humano de la ciudad y del departamento, a la vez que ayuda a explicar muchos de los indicadores de rezago de la misma.

En el sexto capítulo, se desarrolla el tema de la situación financiera y fiscal del distrito, por medio de un resumen del diagnóstico presentado por la Secretaría de Hacienda, el cual ha sido articulado a las percepciones de los participantes en el Taller.

En el capítulo séptimo, se presenta la dimensión cultural de Cartagena, tema alejado, la mayoría de las veces, de los procesos de planificación, pero que, a la luz del análisis de la cultura de sus ciudadanos, aporta elementos significativos para una nueva lectura de la ciudad al finalizar el siglo. En el capítulo octavo, se aborda el tema de la participación comunitaria y en el capítulo noveno se presentan algunas reflexiones finales.

El autor de una ponencia sobre historiografía de Cartagena en el siglo XX, denominada Un Siglo de Ausencia, dice: «Todo parece indicar que durante buena parte del siglo XX el imaginario colectivo cartagenero careció de propósitos comunes que reunieran a todos los sectores sociales en pos de su consecución, de manera que las añoranzas de la grandeza siempre se remitieron al pasado. No existe una representación mental colectiva que permitiera a todas las personas, sin distinción social, sentirse parte de un proyecto colectivo y, por tanto, actores históricos».

A las puertas del nuevo milenio, Cartagena sigue sobrellevando una crisis que tiene su mayor explicación en la falta de liderazgo sobre la ciudad y en la carencia de un proyecto colectivo. De allí que el mensaje final de este taller pretende ser

una motivación para iniciar un proceso que, sobre la base del conocimiento, permita emprender actuaciones de consenso, con mayores niveles de identificación, pertenencia social y compromiso, acciones que deben estar orientadas a asumir, con la participación de todos los sectores ciudadanos, la reconstrucción de Cartagena de Indias, a partir de la constitución de una nueva sociedad, donde prevalezca el interés colectivo sobre los intereses particulares.

I

ESPLENDOR Y DECADENCIA: 1533 – 1900

Cartagena de Indias fue fundada el 1 de junio de 1533, algunos meses después de que Pedro de Heredia desembarcara en su bahía, con el propósito de establecer una gobernación en tierra firme. Fueron muchas las incursiones que Heredia realizó con el objeto de definir la localización más adecuada para la ciudad. En busca de agua y de tierras aptas para la cría de ganado, sus exploraciones llegaron hasta el río Magdalena. El largo recorrido por el territorio, lo llevó a concluir que las condiciones excepcionales de la bahía de Cartagena, su amplitud, su profundidad y la protección que brindaba a las embarcaciones, no podían ser desaprovechadas. Decidió, entonces, fundar la ciudad en el mismo sitio donde se encontraba emplazado el poblado indígena de Calamarí y suplir con los jagüeyes existentes la falta de agua para la población. Esta decisión, fue avalada, algunos años mas tarde, por los oficiales reales, quienes en 1537 escribieron: «no hay en toda la governación otro asiento ni puerto como este».[1]

De acuerdo con la descripción del bachiller Fernández Enciso, mencionada por el arquitecto Alberto Samudio,[2] Calamarí estaba formado por bohíos cuyos techos llegaban casi hasta el suelo; un doble círculo de árboles lo rodeaba, plantados tan cerca unos de otros que era imposible que un hombre pudiera pasar entre ellos. Alrededor de las casas, había una empalizada donde se colocaban las cabezas de los enemigos vencidos en batalla. Estos mismos bohíos de Calamarí, conformaron el núcleo fundacional de Cartagena de Indias.

Pocos años después, Juan de Vadillo realizó las primeras acciones de ordenamiento urbano y definió para la ciudad un trazado con manzanas irregulares, que se aparta de la estricta cuadrícula que caracterizó a las ciudades coloniales.

Por ser Cartagena una ciudad puerto, el espacio de mayor importancia urbana lo constituía la plaza de la Mar, hoy plaza de la Aduana, en donde se encontraban las principales edificaciones institucionales y se realizaban las actividades comerciales. El otro nodo urbano estaba representado por la plaza Mayor, hoy parque de Bolívar, punto de encuentro y de actividad social.

Durante este período, la ciudad enfrenta sus primeras crisis, originadas en los sucesivos ataques de piratas a las colonias del Caribe. De estos hechos, se deriva la definición del Plan de Fortificaciones para los Puertos del Caribe, que la Corona española emprende hacia mediados del siglo y que, conjuntamente con el valioso patrimonio inmueble residencial y religioso en proceso de construcción, habría

1 Dorta, Enrique Marco, *Cartagena de Indias: Puerto y plaza fuerte*.

2 Autor de la ponencia La ciudad y su historia presentada en el Taller *¿Cómo es Cartagena al final del siglo XX?*

de convertirse, hacia el futuro, en una nueva fortaleza para el desarrollo de la ciudad al finalizar el siglo XX.

La importancia geopolítica de Cartagena en la época colonial, explica su sistema defensivo.[3] La ciudad miró siempre al mar y asumió la función de enlazar, por medio de su bahía, el comercio exterior de la época. Contrariamente, la conexión para movilizar la carga hacia el interior del territorio era muy limitada y había que desplazarse con recuas de mulas hasta el río Grande de la Magdalena. Por ello, en 1650, la gobernación de la provincia de Cartagena tomó la decisión de habilitar una conexión acuática entre la ciudad y el río Magdalena. Se construyó, entonces, el canal del Dique, el cual mediante la unión de algunas ciénagas y cuerpos de agua existentes, permitió convertir a Cartagena en puerto fluvial.

El esplendor de la ciudad durante sus primeros siglos de existencia, contrasta con la pobreza y el abandono característicos del siglo XIX. Esta última época presenta a Cartagena afrontando nuevas crisis derivadas del proceso de independencia, que la llevaron al borde de la extinción. «Extinción humana porque la ciudad había perdido dos tercios de su población; extinción política por su aislamiento de todas las decisiones nacionales; extinción económica por la destrucción de sus vías de comunicación y la desaparición de sus lazos comerciales con el área del Caribe; extinción urbana, por el abandono de que va a ser víctima la ciudad».[4]

Los testimonios de viajeros de la época, permiten imaginar el aspecto de la ciudad de ese entonces. «Cartagena presentaba hacia 1820 la apariencia de una persona que, no solamente había llevado una vida dura, sino que también tendría que soportar una vejez difícil. Los efectos de los sitios de 1815 y de 1821 eran obvios, la ciudad se encontraba en ruinas y su población había disminuido notoriamente».[5] Otro testimonio, expresaba: «Cartagena en realidad presenta un aspecto melancólico, como el de un convento con sus largos pasadizos, sus columnas bajas y mal terminadas, sus estrechas callejuelas donde casi no penetra la luz del día por la excesiva saliente de los balcones; la mayoría de las casas son sucias, llenas de humo, golpeadas por una pobreza inmensa y los seres que abrigan bajo sus techos son asquerosos, negros, miserables…».[6]

A partir de la pérdida del papel internacional que representaba Cartagena para las relaciones comerciales de España, su actividad económica como ciudad – puerto inició un proceso de decadencia que se extendió hasta principios del siglo XX. La pérdida de representatividad política ante el gobierno central, propició el desplazamiento de la actividad portuaria hacia Santa Marta y Barranquilla, trasladándose a los otros puertos del Caribe colombiano la primacía urbana y comercial que había tenido Cartagena durante la época colonial.

Perdido el enlace de la ciudad con las rutas del comercio internacional y sin comunicación con el interior del país, los entendidos de la época sostenían que «a menos que el canal del Dique fuera abierto a la navegación, los cartageneros bien podrían resignarse a vivir en una ciudad muerta».[7]

La reapertura del canal a finales del siglo y la puesta en marcha del ferrocarril Cartagena-Calamar, en 1894, permitieron nuevamente la comunicación desde el interior del país hasta el mar Caribe, por medio del río Magdalena. Surgieron, entonces, las primeras fábricas manufactureras que dieron origen a la actividad

3 Segovia, Rodolfo. *Las fortificaciones de Cartagena de Indias*.

4 Ponencia Relaciones interétnicas, procesos de identificación y espacio urbano en Cartagena, presentada por Elizabeth Cunin en el Taller *¿Cómo es Cartagena al final del siglo XX?*

5 Nichols, Theodore. *Tres Puertos de Colombia. Estudio sobre el desarrollo de Cartagena, Santa Marta y Barranquilla.* Escrito en 1952 y publicado en Colombia en 1973.

6 *Ibíd.*

7 *Ibíd.*

industrial de la ciudad. Así mismo, la llegada de la energía eléctrica, la fundación de la base naval y la construcción del acueducto de Matute, entre otras obras, propiciaron el proceso de resurgimiento de Cartagena y su recuperación económica y social.

II

EXPERIENCIAS DE LA PLANEACIÓN URBANA EN CARTAGENA DURANTE EL SIGLO XX

El centenario de la Independencia, celebrado en 1911, representó para la historia urbana de Cartagena un hecho significativo, porque propició, después de un siglo de dificultades, la realización de obras que reflejaron una nueva visión de la ciudad, por medio del embellecimiento del paisaje urbano y del mejoramiento de sus condiciones de salubridad. El parque del Centenario, el camellón de los Mártires y el teatro Heredia, son hitos urbanos que testimonian esa nueva etapa de la historia.

El aumento de la población, hasta ese momento contenida en el centro amurallado, originó la construcción de nuevos barrios en los extramuros y se puso así fin a la convivencia, en un mismo territorio, de grupos de origen étnico diferente y se favoreció la polarización racial y social en el espacio urbano.

Con el mismo objetivo de ampliar los horizontes de la ciudad, tomó fuerza entre algunos sectores dirigentes, la necesidad de derribar algunas zonas de la muralla las cuales se identificaban, en ese momento, con el atraso de Cartagena. Según el decir «la afeaban y la hacían insalubre como puerto». En el año 1913, se realizó una campaña en la prensa para lograr este propósito.

En el ámbito internacional, la inauguración del canal de Panamá, en 1914, generó en las ciudades portuarias el interés por adecuarse a las condiciones exigidas para adquirir posición en las rutas del transporte marítimo. Tales requisitos eran: ser una ciudad salubre y tener un puerto tecnificado. Como Cartagena no cumplía con ninguno de los dos, las autoridades locales solicitaron al gobierno nacional su apoyo para la ejecución de obras orientadas a tal propósito. Así surgen las propuestas elaboradas por Pearson and Son Limited, que, si bien no constituyeron propiamente un plan de desarrollo, sí permitieron ejecutar planteamientos importantes en momentos coyunturales para el desarrollo urbano y portuario.

LA PROPUESTA DE PEARSON

Pearson presentó, en esa época, un plano con las recomendaciones requeridas por Cartagena para cumplir como ciudad-Puerto. La primera de ellas, indicaba que el sector de la bahía interior, conocido como La Machina, debía convertirse en el terminal marítimo de Cartagena. La segunda, estaba orientada a garantizar la salubridad de la ciudad portuaria y proponía para el área comercial de influencia

directa del puerto, la apertura de boquetes en la muralla y la demolición de la cortina entre la Boca del Puente y San Pedro Mártir.

El entorno internacional del momento, enmarcado, además, por los sucesos de destrucción de la Primera Guerra Mundial, indujo una revaloración de los elementos urbanos del pasado. El gobierno central en este nuevo contexto, decidió suspender las demoliciones de las murallas de Cartagena que se ejecutaban lentamente, para reorientar la acción hacia una política de preservación del patrimonio histórico, a pesar de que muchos cartageneros continuaban identificándolas como símbolos del subdesarrollo en que estaban sumidos y clamaban por su destrucción.

El plan regulador de 1948

En 1948, el arquitecto José María González Concha, formuló el primer Plan Regulador de Cartagena. Su visión de futuro de la ciudad y muchos de sus planteamientos para orientar el desarrollo urbano, hoy continúan vigentes. El Plan fue elaborado con la misión de «facilitar el buen funcionamiento de la ciudad del presente y asegurar su mejor organización en el futuro».[8] Los dos instrumentos básicos del Plan Regulador fueron: el plan vial y el plan de zonificación, ambos con un horizonte de ejecución de 10 años.

El Plan evaluó inicialmente la vigencia de los planteamientos de Pearson, entre otras razones porque, en 1933, había sido construido el terminal marítimo en la isla de Manga y fundamentó sus nuevos planteamientos en documentos técnicos de precisión así como en la observación. «Se realizaron consultas con profesionales de la ciudad, turistas y con los hombres de la calle, para mirar cuáles eran sus sentimientos sobre la ciudad en ese momento y cuáles eran las perspectivas que ellos veían para la ciudad del futuro».[9] Con base en esta metodología, se elaboró una visión de ciudad orientada a hacer de Cartagena un puerto marítimo y fluvial de primer orden, terminal ferroviario troncal, plaza comercial, ciudad de turismo, ciudad sede de una base naval nacional y ciudad olímpica. La organización urbana, se planteó sobre dos ejes definidos por la zona portuaria, la ciudad ferroviaria, el centro cívico comercial, las zonas de mercado y el recinto amurallado. El Plan localizaba la estación del ferrocarril en el extremo del barrio El Bosque, en el límite con la bahía y proponía una vía de enlace ferroviaria hasta el puerto, para poder brindar las facilidades del transporte multimodal.

En la zonificación del Plan, se establecía que la plaza del mercado central debía mantenerse. Pero también señalaba, ya en 1948, que ésta no podía seguir cumpliendo sus funciones y que otros mercados debían construirse para descentralizar la actividad. Para ello, proponía los barrios de Manga, Chambacú o Torices. Planteaba, hacia el futuro, la necesidad de contar con una central de abastos mayorista y que los otros mercados se convirtieran en minoristas o sectoriales.

En dicho Plan, también se propuso la descentralización de los colegios que se encontraban concentrados en el centro histórico, así como su relocalización en los barrios residenciales, con acceso fácil para la población estudiantil. Se planteó que la ubicación de la base naval en la zona de Bocagrande era inconveniente y que, por consiguiente, se requería un adecuado planeamiento, a 25 años, con el

8 González Concha, José María. *Plan Regulador de Cartagena, 1948.*

9 *Ibíd.*

objeto de trasladarla. Para ello, se recomendaba la compra de terrenos en Tierra Bomba, tomando en consideración la posición estratégica de la isla y la disponibilidad de terrenos hacia el futuro.

El Plan Vial, por su parte, organizaba la ciudad en núcleos y definía como confluencia vial principal la «zona del cuello de botella de la ciudad», es decir, la zona de Bazurto. De ella, se afirmaba contundentemente, que nunca debería ser habitada sino, más bien, servir para conformar un espacio libre donde se enlazaran todas las líneas de distribución de tráfico y de comunicación urbanos. Esta recomendación, se sustentaba en las condiciones topográficas y morfológicas que definen este sitio como el más angosto de la ciudad y como área de enlace entre su zona insular y continental. El Plan estableció que dicho núcleo vial era necesario para la circulación futura y, por consiguiente, constituía parte indispensable para la futura ciudad; es decir, que si esa zona fuera habitada la ciudad no podría jamás organizar su transito. También se propuso la construcción de arterias troncales ajustadas a la geografía de la ciudad y de la vía perimetral de la ciénaga de la Virgen, cuya preservación como valor ambiental, como uso escénico para los habitantes y de recreación para los turistas, fue recomendada. En el Plan, también se previó el desarrollo de una serie de calles y avenidas que armonizaban con el entorno general y que conectaban la ciudad que crecía con los ejes viales principales.

En cuanto a la red vial de la zona histórica, se compartía la propuesta de las perforaciones de la muralla, pero siempre y cuando se establecieran conexiones con enlaces viales, con el fin de que la ciudad se adecuara a las condiciones de la vida moderna pero sin perder su identidad y sus características históricas y culturales. Finalmente, la propuesta contemplaba el Plan Vial Acuático, con el triple objetivo de funcionalidad, embellecimiento y saneamiento ambiental, de manera que facilitara el movimiento comercial y el transporte de pasajeros, mejorara el paisaje urbano y recibiera y dispersara las aguas lluvias y los vertimientos del alcantarillado.

El plan piloto de desarrollo urbano, 1965

En 1965, más de 15 años después, se preparó el Plan Piloto de Desarrollo Urbano del IGAC, enmarcado por el acelerado proceso de urbanización en América Latina.

En ese momento, la ciudad contaba con 250.000 pobladores y las proyecciones indicaban que, para 1980, la población ascendería a 676.325 habitantes, es decir sería casi tres veces mayor. El Plan conceptuó que, en el espacio urbano existente en la ciudad, sólo habría disponibilidad para 117.000 personas adicionales, razón por la cual su desarrollo debía orientarse a la incorporación de nuevas áreas que dieran cabida a las 308.000 restantes. En cuanto a la estratificación socio – económica, el 7,5% de la población correspondía a la clase alta, el 27,7% a la media y la gran mayoría, equivalente al 74,7%, pertenecía a la clase baja. Esta composición porcentual, se ha venido alterando en Cartagena, a lo largo del tiempo.

En este contexto demográfico - espacial, los objetivos del Plan Piloto se orientaron a delimitar el perímetro urbano de Cartagena y las zonas de acción urbana. También se pretendía establecer una política de desarrollo urbano con un hori-

zonte de 15 años y organizar la Oficina de Planeación Municipal, como instrumento institucional para el seguimiento de la planeación urbana de la ciudad.

Los patrones de uso comercial de la tierra, concentraban el comercio general en el centro de la ciudad, más específicamente en el área de Getsemaní, a partir del mercado, que aún continuaba ejerciendo una función central, con extensiones en el pie del Cerro y en el pie de la Popa. Por su parte, el comercio pesado se localizaba en las áreas aledañas al terminal marítimo, y ya, en ese entonces, se consideraba al Bosque como zona de comercio pesado y de industria liviana. Las construcciones de la ciudad eran de baja altura y tenían, como máximo, cuatro pisos. Las áreas tuguriales y las zonas de pobreza se localizaban, fundamentalmente, en las cercanías de los caños y de otros cuerpos de agua. Tanto la red vial como la de transporte previstas en el Plan, mantenían el eje fundamental de la avenida Pedro de Heredia.

En cuanto a los servicios públicos, la superposición de los planos de las redes de acueducto, alcantarillado, energía y otros, indicaba que las zonas cubiertas con estos servicios correspondían principalmente al Centro, a Bocagrande y a Manga. Por el contrario, los asentamientos nuevos, ubicados a lo largo de la avenida Pedro de Heredia, así como las zonas suroriental y suroccidental, carecían de cobertura, situación que se ha agravado a lo largo de los años ante las nuevas demandas por servicios públicos y sociales de una población pobre, cada vez mayor, a la cual la ciudad, hasta ahora, no ha sido capaz de atender.

El Plan Piloto proponía la densificación de los sectores aledaños al Centro, tales como los de Bocagrande, El Laguito y Manga, para la vivienda de clase alta. Uno de los aspectos de mayor impacto negativo para la ciudad derivados de este Plan, fue el relacionado con la renovación urbana, puesto que fue, quizás, a partir de estas directrices como se acentuó la destrucción del patrimonio arquitectónico y urbanístico de la isla de Manga. Allí, las grandes villas de la época de la República estaban siendo destruidas para levantar viviendas de alta densidad y la propuesta del Plan fue continuar este proceso de densificación, con lo cual se permitían también las subdivisiones de lotes y la construcción de urbanizaciones cerradas.

Se planteó, por primera vez, el traslado del mercado central a Bazurto, precisamente a aquel «cuello de botella» que el Plan de 1948 indicó debía mantenerse libre para facilitar el transporte en la ciudad. El mercado fue finalmente trasladado en 1978, con lo cual, tal como había sido previsto, se generaron graves problemas de congestión urbana, pues esta instalación ha seguido cumpliendo las funciones tanto de mercado central minorista, para el área que concentra la mayor población urbana de la ciudad, como la de central de abastos mayorista, ya que aún no se ha construido en Cartagena una instalación que cumpla esta última función

El Plan Piloto de Desarrollo Urbano del IGAC, careció de los instrumentos y mecanismos que hubieran permitido la ejecución de algunos de sus proyectos. Entre estos últimos, sobresalen: (i) un parque nacional para el cerro de la Popa, con campos deportivos e instalaciones culturales; (ii) la recuperación de los terrenos inundables aledaños a la ciénaga de la Virgen y la contención del crecimiento que se estaba llevando a cabo mediante la construcción de la vía perimetral, ya propuesta en el año de 1948; (iii) el desarrollo de proyectos turísticos en altura

y los desarrollos turísticos en Marbella para equilibrar la presión de las construcciones hoteleras sobre Bocagrande y garantizarle a este barrio su actividad residencial. Así mismo, el Plan continuó afianzado la polarización de la zona histórica, como centro de las actividades urbanas.

PLAN DE DESARROLLO DEL MUNICIPIO DE CARTAGENA, 1978 - 1990

La elaboración del Plan de Desarrollo del Municipio de Cartagena, 1978-1990, coincidió con las fechas previstas por el IGAC para la actualización del Plan y mantuvo sus directrices. También permitió la ejecución del traslado del mercado central de Bazurto. Sin embargo, otros hechos urbanos que habían significado impactos muy fuertes para la ciudad ya habían sido realizados. Los objetivos de este plan fueron lograr un patrón de crecimiento que integrara el desarrollo de la comunidad; dotar a la ciudad de un Plan de Ordenamiento Físico Espacial; racionalizar el gasto público y definir un plan de inversiones como instrumento financiero que permitiera su ejecución. En esta ocasión, se realizó, por primera vez, un amplio ejercicio de participación y coordinación interinstitucional, para establecer metas y objetivos, los cuales no se lograron desarrollar hasta la expiración de su vigencia, en 1989.

En la época en que este Plan era formulado, Cartagena había crecido totalmente desarticulada, con predominio de la informalidad y la subnormalidad. Por otra parte, los desarrollos residenciales del Instituto de Crédito Territorial y la construcción de muchas urbanizaciones privadas, habían alterado totalmente la trama urbana. El desarrollo de barrios desvinculados de los ejes urbanos existentes, muchas veces contiguos, pero sin articulación entre ellos y carentes de espacios públicos, fue fragmentando y desarticulando la ciudad y, por supuesto, las relaciones entre sus habitantes.

La política nacional de integración regional y del desarrollo turístico de Cartagena, las acciones de protección del medio ambiente – fundamentalmente orientadas hacia la bahía -, junto con las necesidades identificadas de preservación del centro histórico, de la erradicación de Chambacú, de la rehabilitación de la zona suroriental y la creación de la zona franca, constituían el entorno de propósitos de la ciudad, al formularse el Plan de Desarrollo Municipal 1978-1990.

Este Plan, incorporó la norma para el centro histórico, que, hasta ese entonces, no había sido adoptada, causando con ello, según lo expresa el arquitecto Alberto Samudio, un impacto negativo en ese sector de la ciudad, puesto que no se incentivaba la preservación de las tipologías existentes y se permitía el desarrollo vertical de las edificaciones, hasta alcanzar la altura de la vivienda vecina. Adicionalmente, el interior de las edificaciones patrimoniales empezó a fracturarse, debido a que se valoraron sólo las fachadas.

EL PLAN DE 1989

Posteriormente, en 1989, durante la administración del primer Alcalde elegido por votación popular en Cartagena, se formuló un nuevo Plan, con el objeto de

adecuar, a las nuevas realidades, el existente desde 1978, el cual había perdido vigencia. El nuevo ordenamiento territorial de la ciudad, fue aprobado mediante el Acuerdo N° 044. Allí se introducen elementos como las zonas de alto riesgo y la división político administrativa de la ciudad en comunas y corregimientos, reglamentados por leyes de la república. También se precisan aspectos relativos a las zonas de reserva ecológica y a los parques naturales de las islas del Rosario y San Bernardo; se actualiza el Plan Vial y se redefinen los índices de construcción, entre otros asuntos.

Uno de los aspectos fundamentales del proceso de actualización de la normatividad urbana, fue la adecuación de las densidades de construcción compaginadas con la capacidad de los servicios públicos. En este marco, se bajan las densidades de la zona turística y residencial de los sectores de Bocagrande, Castillogrande y El Laguito, las cuales fueron modificadas, sin ningún fundamento, dos años después, mediante el Acuerdo N° 05 de 1992, del Concejo Distrital, hecho que permitió continuar con la construcción de nuevas edificaciones en altura y llevó a la ciudad al colapso, en materia de alcantarillado. El control de esta situación se produjo con la prohibición de construir en dicha zona, impuesta por el fallo de una acción de tutela, la cual fue instaurada por la población residente.

El Acuerdo N° 06, aprobado en 1992, reglamentó la conservación y el desarrollo de las construcciones del centro histórico, dentro del concepto de preservar las tipologías arquitectónicas. Este elemento constituye, de acuerdo con lo expresado por el arquitecto restaurador, Alberto Herrera Diaz,[10] la principal fortaleza del Plan y es lo que ha permitido, en el transcurso de los últimos años, recuperar el patrimonio residencial.

En ese mismo año, se inició en la ciudad un proceso de planeación público – privado para la elaboración del «Plan estratégico Cartagena siglo XXI», cuyos componentes metodológicos esenciales fueron la participación y el consenso. La dirección del Plan fue asumida por un consejo directivo, presidido por el Alcalde de la ciudad y del cual formaron parte representantes de los gremios, de las agrupaciones cívicas y académicas y de los medios de comunicación. También participó el sector público en los niveles local, regional y nacional. Este proceso, pudo haber logrado la concreción de un proyecto de ciudad, el cual habría permitido alcanzar el objetivo del Plan, la ejecución de acciones y el cumplimiento de los compromisos, por parte de todos los sectores. Sin embargo, tales expectativas se vieron truncadas por la discontinuidad de los programas como producto de los cambios de gobierno, característica protuberante de la administración pública de la ciudad. También fueron causa de esta frustración, la falta de liderazgo de los sectores participantes y el debilitamiento de la voluntad para continuar un proceso ciudadano, con el cual habían manifestado estar comprometidos.

El reglamento urbano vigente en Cartagena está contenido en el Acuerdo N° 023bis, de 1996. Éste, constituye una recopilación de las normas que fueron modificando sucesivamente el Acuerdo 044 de 1989. Pero este proceso se produjo sin realizar los debidos análisis previos, que hubieran permitido profundizar una concepción integral de la ciudad, en la cual se incorporaran los cambios del entorno económico, social y ambiental, así como las nuevas dinámicas urbanas. Sólo de esta manera, los procesos de planificación hubieran podido avanzar en

10 Arquitecto restaurador. Autor de la ponencia El centro histórico, instrumentos para su preservación y apropiación presentada en el Taller *¿Cómo es Cartagena al final del siglo XX?*

función de una visión de futuro, e incorporar a los actores de la ciudad en un compromiso de acción, en torno a un proyecto colectivo.

El plan de ordenamiento territorial

La Ley 388 de 1997, con sus decretos reglamentarios, exige a todos los municipios y distritos colombianos la elaboración de un Plan de Ordenamiento Territorial, en el marco de un proceso de participación y concertación con la sociedad civil. De acuerdo con los pronunciamientos sucesivos del Consejo Territorial de Planeación, así como de los sectores gremiales y de los medios de comunicación de la ciudad, la administración distrital no ha asumido un real proceso de concertación, participación y consenso, como tampoco ha hecho públicos los resultados esperados del Plan de Ordenamiento, ante la nueva crisis en que está sumida la ciudad.

Por el contrario, el proceso de elaboración de tal Plan, se ha caracterizado por ser excluyente y por contar con un bajo nivel de participación ciudadana. Estas fallas se han reflejado en la ausencia de una visión de ciudad consecuente con la realidad y en un conjunto de propuestas urbanas sin discusión suficiente como para producir un plan concertado por las fuerzas sociales, económicas, cívicas, culturales y políticas que interactúan en la construcción de la ciudad de hoy y del futuro.

La planeación y el proyecto de ciudad

Como conclusión general de este capítulo, puede decirse que, al finalizar el siglo XX, la población de Cartagena se encontraba aún dentro del círculo vicioso de las expectativas de realizar los mismos proyectos formulados a lo largo de las primeras 5 décadas del siglo XX.

Así, se tiene que:

> En 1915, se pedía al gobierno nacional la necesidad del mantenimiento del canal del Dique, por ser ésta la vía menos costosa para el transporte desde Cartagena al interior del país. Hoy se debate, nuevamente, el mismo tema y se solicita el apoyo al gobierno central con el argumento, aún válido, de que las arterias fluviales constituyen la mejor opción frente a los otros modos de transporte.
>
> El Plan Vial Acuático, apuntaba a la recuperación de caños y ciénagas de Cartagena. Pero, a pesar de contar con una institución creada específicamente para llevarlo a cabo, este Plan ha avanzado poco y se encuentra sin recursos. Todo ello, ha creado incertidumbre sobre su realización futura.
>
> Desde 1948, la vía perimetral de la ciénaga de la Virgen fue identificada como necesaria para la ciudad. Pero, sus diseños han sido modificados varias veces, debido al crecimiento de los asentamientos humanos pobres hacia ese cuerpo de agua y, al final del siglo XX, este proyecto se encontraba todavía como una prioridad no ejecutada.

> Lo mismo acontece con la central de abastos. Su construcción fue propuesta desde esa misma época. Pero, el desarrollo de este proyecto plantea, nuevamente, tanto la necesidad de reubicar el mercado de Bazurto como la ejecución del Plan Vial, actualizado con elementos del Plan Maestro de Transporte de Cartagena. Vale recordar, que este último fue elaborado, desde 1991, por JICA, la Agencia de Cooperación Internacional Japonesa.

En síntesis, puede decirse que, en repetidas circunstancias, a lo largo del siglo XX, se elaboraron múltiples planes para el desarrollo de Cartagena de Indias cuyas propuestas no se han ejecutado a cabalidad, por parte de las sucesivas administraciones locales o nacionales. Sin embargo, hay que destacar que ha faltado continuidad en los propósitos de la planeación urbana, en la medida en que este ejercicio ha estado desconectado de la voluntad política de los alcaldes, de la acción del Concejo Distrital y de las fuerzas vivas cartageneras. Por consiguiente, la construcción de un proyecto de ciudad que efectivamente apunte a garantizar un mejor nivel de vida a sus habitantes, ha sido postegada.

Tal irracionalidad ha traído como consecuencia un proceso de deterioro del entorno urbano, de su malla vial y del amoblamiento. Este proceder ha sido también causa de la decadencia económica y de una grave desarticulación socio – espacial en el territorio. Los moradores de Cartagena, viven una época en la cual predominan las diferentes manifestaciones de la ciudad informal sobre la formal y se reciben fuertes oleadas de inmigrantes pobres o desplazados, con nuevos requerimientos de vivienda de interés social y de servicios públicos básicos, incluyendo la salud y la educación.

Tradicionalmente, la administración distrital no se ha preocupado por fortalecer la capacidad institucional de su Oficina de Planeación. En consecuencia, la ciudad no cuenta con una dependencia líder dentro de su administración, que asuma su papel de orientar el ordenamiento territorial con claridad, con el fin de incorporar a los actores sociales en la gestión del desarrollo urbano.

La más reciente administración distrital, acosada por múltiples acusaciones de corrupción, no pudo terminar su período, al finalizar el milenio. La grave situación económica y política y la interinidad en el gobierno local, han traído hondas repercusiones negativas para la planificación y el ordenamiento territorial de la ciudad. De allí, que continúa todavía pendiente, al finalizar el siglo XX, la construcción democrática del futuro de Cartagena, a partir de una visión concertada que permita, en función de ella, concebir las estrategias para concretar voluntades y acciones en torno a una salida definitiva que trascienda la actitud permanente de una población que tradicionalmente se ha caracterizado por su conformismo y pasividad ante la crisis.

La calidad espacial y estética urbana

A pesar de que en Cartagena no han faltado ni planes reguladores ni reglamentación urbana, es muy poco lo que estos instrumentos han aportado a la calidad espacial de la ciudad. Hoy, en medio de la crisis económica, administrativa, de liderazgo y de convivencia ciudadana, se asiste también a su caos funcional y estético.

En Cartagena, la configuración estética así como la espacial dependen del paisaje natural y la tipología constructiva depende de la morfología urbana. La concepción de la ciudad de Cartagena está basada en el modelo militar y religioso; su exquisita calidad espacial, es descrita por el arquitecto Eduardo Méndez Castillo, cuando dice: «Los acentos de espacialidad en el sector amurallado se plantean alrededor de los monumentos espirituales. Desde su implantación, la morfología del contexto impera con toda su presencia monumental; los cuerpos de agua dan una configuración única y de gran belleza natural y las elevaciones plantean un contrapunto de equilibrio natural. Su rigurosa observación determina la localización de los elementos constitutivos del recinto urbano y la relación de la ciudad con los edificios y el trazado que la configuran» .[11]

En el centro histórico, «el estudio cuidadoso del movimiento del observador se maneja con impactos visuales de sorpresa, la presencia de la muralla con sus acentos militares y sus puertas, el ingreso por ellas hacia el recinto interior donde reciben plazas con geometrías regulares de gran finura espacial, cuyo perímetro está conformado por una piel armónica y de elementos tipológicos y rítmicos. La comunicación se da por calles localizadas en los vértices de la figuras geométricas que actúan como embudo para luego abrirse a una nueva plaza y así sucesivamente».[12]

Las sucesivas acciones de desarrollo de la ciudad se caracterizan por la utilización de elementos de diseño urbano, con influencia de los principios renacentistas. Este mismo tratamiento, se dio en los primeros barrios periféricos, en donde el impacto visual fue considerado como un elemento importante para sus condiciones de habitabilidad. De una tipología constructiva para la manzana original, basada en viviendas adosadas, se pasó al sistema de la villa, en una escala menor, donde el paisajismo es parte fundamental de la concepción del recinto. Las viviendas que se generan en estos asentamientos, responden a una nueva concepción urbana y presentan gran riqueza visual, a pesar de las diferencias de clases sociales en las cuales están inscritas.

Sin embargo, existen otros elementos generadores del espacio urbano, tales como los sistemas funcionales, que actúan en el desarrollo de la ciudad y de los cuales han dependido, también, la calidad espacial, la estética y la habitabilidad de la ciudad de los cartageneros. Por otra parte, los sistemas político, económico y social, tienen un fuerte impacto en la construcción de ciudad y la de Cartagena no ha sido ajena a tales efectos.

Históricamente, la morfología urbana ha dependido del sistema político, el cual ha generado ciudades divergentes con caracteres particulares del espacio urbano y distintas formas de vivir. La normatividad que se ha concebido a partir de este sistema, ha propiciado, en el último siglo, cambios radicales tanto en la configuración de los sectores de la ciudad como en su espacialidad, su estética y su habitabilidad. Cartagena cambió de una configuración urbana, conformada por un conjunto de tramas celulares finitas, con bordes definidos entre ellas, a una configuración infinita, en donde los bordes de los sectores no son visualmente reconocibles.

La jerarquía de los elementos propios del sistema político, identificados en la ciudad, tales como edificios públicos y espacios abiertos, se sustituyeron por la

11 Profesor de la Universidad Jorge Tadeo Lozano. Autor de la ponencia Estética urbana y calidad espacial en Cartagena, presentada en el Taller *¿Cómo es Cartagena al final del siglo XX?*.

12 *Ibíd*.

concepción teórica de democracia. De tal manera, que lo que se ganó como concepto político, se perdió como concepto de habitabilidad en el recinto urbano. El monumento, como contenedor y regulador de la espacialidad de la ciudad, se perdió en la implantación urbana. Méndez Castillo afirma: «Estos edificios como elementos de enlace y jerarquía han sido diseñados como elementos puntuales en espacios, casi que accidentales, podría decirse que residuales, como a su vez lo han sido los espacios abiertos. El diseño de la manzana y específicamente su relación urbanismo-arquitectura, cambió de una tipología basada en la escala humana a la concepción matemática de un porcentaje de relación del tamaño del predio con su posible densidad, lo que ha generado elementos puntuales inconexos y creado granulados groseros y texturas divergentes».[13]

El sistema económico, parte de la consideración de los tipos principales de trabajo urbano, que, en Cartagena, corresponden a los sectores de actividad de mayor importancia en la ciudad como son la industria, el comercio, el turismo y el transporte. El sistema económico, se convierte en el verdadero protagonista de las transformaciones espaciales y estéticas de la ciudad. El aspecto funcional de la ciudad, depende de la localización de las actividades primarias y secundarias, las cuales están determinadas por la ubicación de la materia prima y por las vías de comunicación, elementos que también contribuyen a crear los polos generadores y conductores de actividad de la urbe.

En este contexto y de acuerdo con el arquitecto Méndez, la calidad espacial y estética depende, en gran medida, de la concentración parcial de actividades en la ciudad, cuyo equilibrio es muy importante para la habitabilidad, así como el manejo de los espacios conectores y su diseño urbano. En este aspecto, la normatividad de continuidad, cumple un papel fundamental en el manejo de la espacialidad y de la calidad estética del polo conductor de actividad económica. Cartagena, hoy presenta graves problemas originados en el desequilibrio que existe entre los usos del suelo urbano, por un lado, y la jerarquía, el trazado y el diseño de las vías de comunicación, por el otro. Esto último, se refleja en la ausencia tanto de vías principales como de borde, al igual que de corredores especializados, así como en la insuficiencia de las vías existentes, e incluso en la ruptura de barrios residenciales atravesados por vías intersectoriales.

El ámbito social del urbanismo, implica el reconocimiento de que el carácter de los diferentes sectores de la ciudad, depende del grupo social que los habita y es éste quien determina la tipología constructiva, en su aspecto funcional y estético. Así mismo, las acciones del grupo son posibles gracias a un conjunto definido de normas de comportamiento y de estética, las cuales no pueden existir sin un lugar que adquiera un carácter especifico.

De acuerdo con Méndez, al finalizar el siglo XX, la ciudad ha cambiado el grupo por la individualidad colectiva, en detrimento de la estética urbana. Al imperar el aspecto de individualidad, los elementos de composición colectivos se desdibujan y se tornan disonantes y singulares. La falta de educación, así como de civismo de grupo en Cartagena, ha desmejorado la habitabilidad de la ciudad.

Existe una gran despreocupación por el espacio urbano público. Se considera que sus elementos no pertenecen a nadie y que, por lo tanto, no es necesaria su adecua-

13 *Ibíd.*

ción, mantenimiento o cuidado, por parte de los habitantes. Esto ha traído el deterioro de los elementos urbanos de uso cotidiano tales como el paseo peatonal, el sendero, el parque, la banca, el farol, el jardín, la playa , la conciencia del aseo y el civismo. Por ello, reafirmar que la calidad espacial y estética del recinto urbano, pertenece a todos los individuos que la habitan y depende sólo de ellos es la primera tarea para la construcción y recuperación de Cartagena en el nuevo milenio.

III

La ciudad y el medio ambiente

Los problemas ambientales de Cartagena al finalizar el siglo XX, se identifican de acuerdo con las tendencias predominantes en el desarrollo de la ciudad y a partir de las variables biofísicas, socio - económicas y político - institucionales.

Según Luisa Niño, «El cambio de escala de Cartagena hacia una metrópolis; la valorización y la especulación de la tierra, sin considerar costos ambientales; el aumento de la movilidad territorial y la descapitalización de los recursos humanos y naturales, constituyen los elementos críticos de la situación actual» .[14]

El cambio de escala de la ciudad, se refleja en su proceso de extensión en dos sentidos. El primero, en direccion suroriental y suroccidental, hacia la carretera de la Cordialidad y hacia el municipio de Turbaco. Este sector, se caracteriza por asentamientos espontáneos para la población de bajos ingresos y por programas de vivienda de interés social. El segundo sentido, al norte, se dirige hacia Barranquilla, a lo largo de la vía del Mar, zona cuyo desarrollo se orienta a los estratos más altos de la ciudad.

Esta prolongación en las dos direcciones mencionadas, ha ocasionado el aumento de la demanda de agua, por parte de la población, así como de las descargas al sistema natural, la pérdida de la cobertura vegetal protectora, la proliferación de los asentamientos ubicados en zonas de riesgo, el incremento de la actividad extractiva y la transformación del paisaje natural en paisaje urbano. De otro lado, la ausencia de soluciones de vivienda para los estratos medio – bajo y bajo, así como de planes de manejo hídrico, unida a la carencia de políticas de generación de empleo y de desarrollo de sectores económicos importantes, como el turismo, reflejan la baja capacidad institucional para enfrentar tales situaciones.

A nivel socio económico, el cambio de escala urbana podría implicar un fortalecimiento de las actividades tanto turísticas como industriales y portuarias. Sin embargo, este hecho no se ha presentado actualmente en Cartagena, debido a que, al finalizar el siglo XX, la crisis que afectaba al país perjudicó también el desarrollo de las actividades productivas.

En concordancia con la prolongación de la ciudad hacia nuevas áreas de desarrollo, tales como la zona norte, Barú, las islas del Rosario, Tierrabomba, la ciénaga de Tesca y el cerro de la Popa, se están dando procesos de valorización de la tierra y de especulación sobre la misma, sin considerar ni los costos ambientales ni los de tipo económico, ecológico, social o cultural. Adicionalmente, por tratarse de

14 Coordinadora de la Maestría en Gestión Ambiental para el Desarrollo Sostenible, Convenio Pontificia Universidad Javeriana – Universidad Jorge Tadeo Lozano, Seccional del Caribe. Autora de la ponencia El medio ambiente en Cartagena, presentada en el Taller *¿Cómo es Cartagena al final del siglo XX?.*

zonas con características especiales, tales procesos se traducen en la destrucción de manglares, el relleno de cuerpos de agua, la destrucción de la biodiversidad, el aumento de aportes contaminantes, la pérdida de suelos agrícolas y el incremento de la demanda del recurso agua. Pero también, ellos mismos generan presión por la posesión de las propiedades de la población rural y, en consecuencia, por la sustitución de actividades agrícolas y ganaderas por turísticas, institucionales y residenciales. Frente a esto, no existen ni una clara actitud institucional, ni los mecanismos de evaluación ex-ante o de costo-beneficio y, además, se confunden las estrategias de apropiación territorial, sin distinguir entre el desarrollo formal y el informal.

El aumento de la movilidad territorial se observa en los barrios de Manga, El Cabrero, Marbella, el Centro histórico, Bocagrande, Castillogrande y El Laguito, sitios en donde se presentan cambios en el uso del suelo y en las actividades productivas, con consecuencias como la disminución del área verde por habitante, el cambio en la cobertura vegetal, el empeoramiento del estado de conservación y la disminución de la capacidad productiva de los ecosistemas. En otras áreas del distrito, se sustituyen actividades agrícolas, se expulsa a la población nativa, aumentan los conflictos por la apropiación del territorio y se densifican las áreas subnormales y de riesgo. Estos factores, sin lugar a dudas, contribuyen a alterar el arraigo y el sentido de pertenencia al territorio, por parte de los habitantes. Así mismo, generan nuevas demandas de servicios públicos y sociales al distrito.

De otro lado, la falta de conciencia por parte tanto de las autoridades del distrito como de la población sobre la oferta natural de Cartagena como factor de desarrollo, afecta el uso de sus recursos y la conservación de los ecosistemas estratégicos. En consecuencia, el espacio urbano no se desarrolla armónicamente en función de las actividades que soporta y, como resultado de ello, las zonas de riesgo y de reserva ecológica se utilizan en la localización de asentamientos subnormales. Tampoco existen programas de minimización, reutilización o reciclaje, con el agravante de que algunas actividades productivas ponen en riesgo ya sea la realización de otras, o incluso la continuidad a largo plazo de algunas de ellas de considerable potencial, como lo es el turismo.

Finalmente, la debilidad institucional de la administración del distrito no permite una gestión ambiental adecuada y eficaz para una ciudad que se ha desarrollado sobre la base de las fortalezas de su patrimonio natural, arquitectónico y cultural.

IV

LA CIUDAD Y SUS SERVICIOS PÚBLICOS: EL PLAN MAESTRO DE ACUEDUCTO Y ALCANTARILLADO

Un análisis de la situación actual de los servicios públicos en Cartagena, indica que las aguas residuales se vierten, sin ningún tratamiento previo, a los cuerpos de agua que conforman ecosistemas estratégicos de la ciudad. Así, un 40% de ellas va a la bahía de Cartagena y el 60%, a la ciénaga de la Virgen o Tesca.

Sobre esta situación, Jorge Mendoza Diago[15] afirma que estos factores, en asocio con otros, han provocado su contaminación y la sedimentación de los cuerpos de agua, con consecuencias graves para la población que habita en las áreas aledañas. Es así como se han detectado alrededor de 8.800 casos al año de personas afectadas por enfermedades gastrointestinales. Adicionalmente, algunas actividades productivas y recreativas como la pesca, el turismo y los deportes náuticos, se han visto seriamente afectadas, como consecuencia de la falta de una solución adecuada para la disposición de las aguas servidas de la ciudad.

Al finalizar el siglo XX, la prestación de los servicios públicos en Cartagena se realizaba bajo un nuevo modelo público – privado, iniciado a principios de la década de los 90. El Plan Maestro de Acueducto y Alcantarillado, constituye el único macroproyecto urbano en ejecución.

Según el mismo Mendoza Diago, la puesta en marcha del Plan Maestro de Acueducto, con inversiones de $80.000 millones, ha ampliado la producción de agua cruda de 165.000 mts3 a 256.000mts3 y ha aumentado la cobertura del servicio de un 72%, en el año de 1995, a un 84%, en 1999. Para los próximos años (2000-2003), se tienen previstas inversiones por $40.000 millones, provenientes de un crédito del Banco Mundial, las cuales se destinarán a optimizar el sistema, mediante la sustitución de tuberías obsoletas, la ampliación de cobertura, las expansiones y mejoras en el sistema de producción y la mitigación de impactos ambientales. Al respecto, es importante resaltar que aún el porcentaje de fugas es cercano al 45%.

Por su parte, el Plan Maestro de Alcantarillado, comprende tres etapas básicas, las cuales, una vez hayan sido realizadas, permitirán alcanzar una cobertura del 95% de la ciudad. El ingeniero Mendoza Diago, ha explicado que la primera etapa del Plan, denominada Vertiente ciénaga de la Virgen, consiste en interceptar los colectores que actualmente vierten a este cuerpo de agua, por medio de un colector que hará sólo un vertido mediante un sistema de disposición final adecuado. Así mismo, en esta fase se trabaja en la instalación de redes para la prestación del servicio a un 95% de los habitantes de la zona suroriental. La segunda

15 Gerente del Proyecto de acueducto y alcantarillado, Acuacar.

etapa, o Vertiente bahía, dotará del servicio a algunos barrios de la zona sur occidental de la ciudad. La ejecución de las obras está prevista para los años 1999 -2001. Complementariamente, el nuevo alcantarillado de Bocagrande, cuya financiación se realizará por el sistema de valorización, enfrenta algunos problemas, puesto que una parte de los residentes de la zona se ha negado a cancelar las cuotas correspondientes a este nuevo impuesto.

La tercera etapa del Plan Maestro de Alcantarillado, comprende el complemento de la Vertiente ciénaga de la Virgen y el sistema de tratamiento final. El costo de esta etapa se estima en $234.000 millones, recursos cuya financiación está asegurada. Esta fase comprende la construcción de redes, colectores y estaciones de bombeo en la ciudad, así como la disposición final de las aguas servidas, mediante un emisario submarino. Sobre este último, existe mucha desinformación en Cartagena y en sus corregimientos cercanos, cuyos pobladores se encuentran preocupados por posibles impactos negativos de esta obra.

El sistema de emisario submarino es usado eficientemente en muchas ciudades americanas y latinoamericanas. Sin embargo, el óptimo funcionamiento del mismo está estrechamente ligado tanto a la capacidad de gestión de la administración distrital y de las autoridades ambientales, así como al compromiso y responsabilidad de los sectores productivos, en el sentido de garantizar que únicamente se vertirán residuos orgánicos al sistema. La comunidad, mediante la organización de veedurías, está llamada a cumplir un papel determinante en la eficiente ejecución de proyectos que, como éste, se orientan fundamentalmente, al mejoramiento de la calidad de vida de la población, pero que también tienen por objeto crear facilidades para el logro de la competitividad de los sectores productivos, enmarcadas en criterios de sostenibilidad.

V

La ciudad y su economía

Para Haroldo Calvo Stevenson,[16] el cambio más dramático que ha experimentado Cartagena en el último siglo, ha sido el relacionado con el volumen y características de su población. La ciudad pasó de 128.000 habitantes, en 1951, a casi 800.000 pobladores, en 1999.[17] Este hecho, que se traduce en un gran cambio para la ciudad, no es extraordinario en el contexto colombiano, pues Cartagena no presenta una tasa de crecimiento alta, en relación con las ciudades grandes del país. En los períodos comprendidos entre 1951 –1964 y entre 1985– 1993, la ciudad perdió participación en el total de la población urbana nacional y también en relación con las cuatro principales ciudades del país.

Durante la segunda mitad del siglo XX, Cartagena presenta no sólo un crecimiento, en términos absolutos, de su actividad productiva, sino que la estructura económica de la ciudad se diversifica. Los sectores más importantes de la economía en estos últimos 50 años han sido, de un lado, el de la construcción, ligado a cambios en la población y al auge del turismo y, del otro, la actividad portuaria, la cual reactivó ligeramente la economía de Cartagena en la primera mitad del siglo y continúa siendo un frente que dinamiza el desarrollo de la ciudad y de la industria.

En lo referente a la construcción, a partir de la década de los 80, se presenta un perceptible crecimiento en la tasa anual promedio de los metros cuadrados construidos. Este hecho, obedeció a varios factores, tales como el auge de la construcción de infraestructura residencial en Bocagrande y El Laguito; la expansión de la ciudad a las zonas sur oriental y sur occidental; el fuerte crecimiento de la actividad turística, que incentivó la construcción de la infraestructura hotelera y, también, a la penetración, en este sector, de capitales provenientes del narcotráfico. El cambio más dramático en el crecimiento de la construcción, se dio entre los años 1983 y 1997, puesto que en dicho lapso se construyeron en Cartagena más metros cuadrados que en los 37 años precedentes.[18]

El incremento de la actividad portuaria en Cartagena, ha sido también muy importante. En los últimos 30 años, este sector ha crecido a tasas muy elevadas, hasta el punto de que la ciudad llega a movilizar, en promedio, el 34% de la carga total de todos los puertos del país. Y si se consideran sólo los últimos 15 años, el promedio de Cartagena ha sido muy superior al total nacional: «Mientras que entre 1966 y 1996 el volumen total del comercio exterior de bienes del país aumentó de 9.044.000 Tma. a más de 64.712.000 Tma., la participación de Cartagena en ese movimiento fue del 20% en los años 60, del 32% en los 70, del 40% en los 80 y del 37% en lo que va corrido de los 90, es decir, que no sólo ha

16 Rector de la Universidad Jorge Tadeo Lozano, Seccional del Caribe. Autor de la ponencia: La economía de Cartagena al finalizar el siglo XX, presentada en el Taller *Cómo es Cartagena al final del siglo XX?*

17 Cálculos efectuados por la UJTL, seccional del Caribe a partir de las estadísticas del DANE.

18 Calvo Stevenson, Haroldo y Báez, Javier Eduardo. «La Economía de Cartagena en la segunda mitad del siglo XX: diversificación y rezago». *Serie de estudios sobre la costa Caribe. N°5*, Noviembre de 1999. Universidad Jorge Tadeo Lozano, Seccional del Caribe.

aumentado, sino que la participación sobre ese mayor volumen de carga también se ha incrementado, luego Cartagena es sin duda hoy el puerto más importante del país».[19]

En cuanto al turismo, cabe desatacar que el aumento de la capacidad hotelera ha sido constante, a lo largo de las últimas dos décadas. Sin embargo, Cartagena no ha logrado convertirse en un polo turístico internacional de importancia y continúa siendo, fundamentalmente, un destino doméstico.

Las estadísticas con las que cuenta la ciudad no permiten disponer de una información real, acerca del volumen de turistas que la visitan. Los datos del número de personas hospedadas en hoteles no bastan, pues aunque reflejan, con bastante aproximación, la afluencia del turismo extranjero, más propenso a alojarse en hoteles, también es cierto que subestiman al turismo doméstico. Sobre esto, se debe considerar que, en la medida en que se ha mejorado la infraestructura vial del país, cada vez un porcentaje más alto de turistas se moviliza por carretera. Otro factor que incide en la distorsión de las estadísticas referentes a esta actividad, se encuentra en el hecho de que el turismo doméstico acude, cada vez con más frecuencia, a soluciones de hospedaje en la llamada parahotelería. Esta última, ha surgido del aumento de la oferta de apartamentos y de soluciones residenciales en el sector de Bocagrande, como alternativa al alojamiento en hoteles.

La sensibilidad a los problemas de orden público, se aprecia en la disminución de turistas extranjeros que se registra a partir del año 90, lo cual ha estado, sin duda, ligado a los atentados terroristas de esa época y más concretamente al realizado en el hotel Hilton de Cartagena en Agosto de 1989. Así mismo, la afluencia del turismo nacional también se ve afectada, debido a la inseguridad que se vive en las carreteras del país, hecho que ha ocasionado una fuerte reducción del desplazamiento de los visitantes por vía terrestre.

Una característica interesante que presentan los tres sectores económicos analizados de la actividad portuaria, el turismo y la construcción, es la que tiene que ver con la generación de empleos de baja remuneración. Así, por ejemplo, el 73% de los empleados en la actividad turística, devenga menos de dos salarios mínimos. De este hecho, se deriva una de las conclusiones presentadas por el economista Haroldo Calvo, en el sentido de que, desde el punto de vista económico, el problema de la pobreza persistente en Cartagena, radica en que la ciudad ha desarrollado sectores de baja productividad y baja remuneración.

Por otra parte, la industria en Cartagena, su sector moderno de alta productividad y que, por ende, demanda mano de obra más capacitada y la remunera mejor, es un sector rezagado, a pesar de la importancia que reviste, por el peso especifico que tiene en la economía local y, por supuesto, en la nacional.

La comparación de la distribución del PIB industrial entre las cinco ciudades principales del país (Bogotá, Medellín, Cali, Barranquilla y Cartagena) entre los años 1969 y 1995, indica que Cartagena, seguida por Bogotá, es la única de las cinco ciudades, que ha aumentado su participación. Este comportamiento obedece al enorme crecimiento en la producción industrial, fundamentalmente de la zona del Mamonal, la cual ha estado ligada al auge de que han gozado las expor-

19 Información de Haroldo Calvo Stevenson.

taciones no tradicionales, durante los últimos 30 años. A este respecto, debe recordarse que Mamonal es un sector industrial orientado fundamentalmente al sector externo.

Contrariamente a este crecimiento industrial, el empleo se desploma; un censo industrial realizado en el año 1953, indicaba que Cartagena participaba con el 6% del empleo industrial del país y hoy tiene menos del 2% del mismo.

Cartagena: ciudad puerto

El presente y futuro de la actividad portuaria, representa una oportunidad significativa para Cartagena y toda la región del Caribe colombiano. Según Alfonso Salas Trujillo: «El mundo esperaba que el desarrollo del comercio proveniente de Asia llegara por el Pacífico, y la realidad fue que la mayor vía del transporte marítimo se estableció por el Atlántico, a sólo 42 millas del Caribe colombiano. Este hecho, nos genera el reto de posicionarnos en ella o de convertirnos únicamente en observadores de los grandes cambios que se avecinan para el comercio internacional».[20]

Cuando, en virtud de la Ley 1ª. de 1991, fue privatizada la administración de los puertos del país que, hasta ese entonces, había estado en manos de Colpuertos, la preocupación estaba centrada en una comparación interna entre los mismos, en función de que de ello dependía su estabilidad. Hoy en día, según lo afirma Salas Trujillo, la posición la define la manera como se comportan las conocidas como ciudades – puerto, en este escenario. De acuerdo con el experto mencionado: «es allí, en lograr que esta autopista del comercio internacional tenga entrada a Colombia, donde se va a medir la efectividad del sector privado en el manejo de las responsabilidades recibidas del estado para manejar el sector portuario».[21]

A diferencia de otras actividades urbanas, el aprovechamiento de las oportunidades del desarrollo portuario para las ciudades - puerto y para el país, está condicionado al manejo de las relaciones comerciales globales y de las tendencias mundiales del sector. En este contexto, el movimiento comercial entre los países de América desplaza, de sur a norte, US$ 205.000 millones de exportaciones y US$ 215.000 millones de importaciones, sin contar las relaciones este-oeste, con Asia y Europa. Este hecho, ha motivado que diferentes países como Estados Unidos, Panamá y otros de Centro y Sur América, hayan establecido como prioridad la construcción de nuevos puertos o el fortalecimiento de los existentes, como estrategia para dar respuesta oportuna al hecho de que para el comercio marítimo mundial, la zona geográfica estratégica está constituida por el golfo de México y por el Caribe de Centro América.

Los estudios de expertos en prospectiva coinciden en que, por razones de ecuaciones económicas y de beneficios, en el año 2020 el transporte marítimo internacional va a movilizarse sobre una ruta ecuatorial, en dirección este-oeste, con barcos de gran capacidad (15.000 Teus)[23] que se desplacen a mayor velocidad[23] (nudos), funcionen con entregas diarias de carga y únicamente tengan siete puertos de recalada. Sobre los ejes transversales de distribución norte-sur, se movilizarán barcos de 5.000 y 1.500 Teus. La localización de estos puertos, denominados de transbordo puro,24 está identificada: Asia, el Mediterráneo, el norte

20 Gerente de la Sociedad Portuaria Regional de Cartagena. Autor de la ponencia sobre puertos presentada en el Taller *¿Cómo es Cartagena al final del Siglo XX?*, en el marco del tema «La ciudad y su economía».

21 *Ibíd.*

22 TEU unidad de carga, equivalente a un contenedor de 20 pies.

23 El concepto de Transbordo está relacionado con un sistema de operación de buques, consistente en líneas principales o madres, generalmente transoceánicas, un puerto de transbordo y varios servicios de enlace con otros puertos de la región circundante. El transbordo constituye hoy el negocio portuario mas representativo en el ámbito mundial. Se estima que las operaciones de transbordo de contenedores crecerán a una tasa anual del 20% durante los próximos 8 años.

de los Estados Unidos, Japón, China y el Caribe, única región donde se prevén dos puertos cercanos.

Teniendo en cuenta estas perspectivas y, de acuerdo con Salas Trujillo, Cartagena debe aprovechar sus ventajas comparativas para ganar posición en este escenario internacional: «su principal fortaleza es la bahía, amplia, profunda y segura, como pocas; a nivel de infraestructura, la ciudad cuenta con tres terminales de contenedores entre sus 53 actividades portuarias y mueve más carga contenedorizada que el resto del país junto. Adicionalmente, la ciudad ha incursionado, desde 1998, en el campo del transbordo internacional, diversificando el manejo de carga doméstica, es decir, carga nacional repartida en importaciones y exportaciones. Este nuevo hecho, permite conectar a Cartagena con 280 puertos en 86 países y ofrecer al comercio exterior mejores fletes, mayores frecuencias y menores tiempos de tránsito.[24]

Las herramientas básicas para la gestión del desarrollo portuario en la ciudad están dadas por la capacidad y la tecnología de los puertos, los sistemas de información y de comunicaciones y el entrenamiento del recurso humano, cuyo cambio más importante se ha producido en el comportamiento del personal de más bajo nivel. Indica el autor citado, que la ejecución del Plan de Inversiones y los nuevos equipos y sistemas adquiridos por la Sociedad Portuaria Regional de Cartagena, permiten afirmar, sin perder la modestia, que Cartagena tiene el terminal de contenedores con la mayor tecnología desde Canadá hasta Argentina «... no el más grande, hay muchos terminales con mucha más capacidad, con mayores volúmenes de movimiento de contenedores, pero la Sociedad Portuaria de Cartagena funciona con las herramientas de más alta tecnología y el cumplimiento de estándares internacionales».[25]

Al respecto, fuentes e indicadores de productividad, citados por Haroldo Calvo confirman que: «según la Superintendencia de Puertos, en 1997, el tiempo de permanencia promedio de los barcos en puertos de atraque de la Sociedad Portuaria Regional de Cartagena, fue de 14,6 horas útiles, comparado con más de 29 para Buenaventura, 20 para Barranquilla y 17 para Santa Marta; es decir, que hay una mayor eficiencia operativa en Cartagena, ligada obviamente al mayor manejo de contenedores».[26]

En los últimos años, la actividad portuaria de Cartagena se ha visto fortalecida por una posición, cada vez mejor, de la ciudad en el mercado de cruceros del área del Caribe. La Sociedad Portuaria Regional de Cartagena, estima que durante la temporada 1999- 2000, su puerto recibirá 160 barcos cruceros, con un número de visitantes internacionales de aproximadamente 250.000, el cual incluye pasajeros y tripulantes.

Las encuestas sobre gasto de los pasajeros en Cartagena y el estimativo de los servicios requeridos por el barco, indican que la ciudad recibe durante la temporada entre US$ 25 millones y US$ 30 millones, ingresos que se irrigan entre taxistas, guías, artesanos, negocios de artesanías, joyerías, restaurantes, compañías de transporte, conductores y operadores turísticos, entre otros.

Las proyecciones indican que, de continuar con este ritmo ascendente, en el año 2010, la ciudad podría percibir de esta actividad unos US$ 300 millones, depen-

24 La Sociedad Portuaria Regional de Cartagena movilizó, en 1998, un total de 280.000 Teus, de los cuales el 49% corresponde a carga de transbordo internacional, el 25% a carga de importación y el 26% a exportación.

25 Salas Trujillo. *Op. cit.*

26 Autor de la ponencia La ciudad y su economía, presentada en el Taller *¿Cómo es Cartagena al final del siglo XX?*

diendo de si continúa como puerto de visita, o se convierte en puerto de embarque de cruceros. Esta última condición, implica para Cartagena la realización de un análisis urbano que le permita definir sus limitaciones, evaluar su capacidad de respuesta a las demandas de movilización y de atención simultánea de 4000 pasajeros internacionales, para tomar oportunamente las decisiones sobre la construcción y adecuación de la infraestructura urbana, como la red vial y el aeropuerto, lo cual es imprescindible para el desarrollo armónico y compatible de esta actividad con las funciones de la población.

En cuanto a la contraprestación por el sistema de concesión de los puertos del Estado, el país recibe 52 centavos de cada peso que ingresa al puerto; de esto, sólo el 20% revierte a la ciudad.

Medir el impacto del beneficio que recibe la ciudad en función de la actividad portuaria, es una tarea por realizar. No se cuenta con estadísticas que permitan tener estimativos sobre la generación de empleo en comercio exterior, turismo, transporte y otras actividades conexas, ni tampoco sobre el dinero que, por concepto de aranceles e impuestos de aduanas, se mueve en los bancos locales. El conocimiento de estos elementos es fundamental para definir las políticas y las condiciones que permitan aprovechar las oportunidades de este sector, tal como acontece en Panamá, Puerto Rico y otras áreas del Caribe.

Cartagena industrial

Según Felipe Merlano, director de la ANDI, los tres hitos que han propiciado el desarrollo de Cartagena como ciudad industrial son: (i) la construcción y puesta en marcha del ferrocarril Cartagena-Calamar, que permitió la comunicación entre el interior del país y el mar Caribe, por el río Magdalena; (ii) la instalación de la primera refinería de Ecopetrol, en la zona de Mamonal, en 1957; con lo cual se le dio un trascendental impulso al sector productivo de Cartagena y (iii) el descubrimiento de gas en el Huila y la consecuente construcción del gasoducto a Mamonal, que obviamente facilitó la instalación de industrias como Amocar, Abocol y Cabot, las cuales, unidas a la Petroquímica, consolidaron el corredor industrial de Mamonal.

La industria de Cartagena, contribuye con el 23% del producto interno bruto del departamento de Bolívar; es decir, casi el 50% del PIB distrital y se destaca como el mayor contribuyente a las arcas de la ciudad, pues tiene una participación entre el 60% y el 70% del impuesto de industria y comercio. La industria cartagenera también se considera uno de los mayores contribuyentes al recaudo del predial unificado, de acuerdo con lo expuesto por Roxana Segovia, directora de la Fundación Mamonal.

Los indicadores financieros locales, señalados por el director de la ANDI, dejan ver que de las 100 empresas más grandes de Cartagena, las 10 primeras, por la cantidad de sus activos, patrimonio y volumen de ventas, pertenecen al sector industrial. Esto último, tiene su explicación en el hecho de que la industria localizada en Cartagena vende sus productos en el exterior. Ligado a lo anterior, el sector industrial contribuye a la generación de divisas para Colombia. A pesar de ello, su contribución al empleo no es grande, precisamente porque la actividad

industrial de Cartagena de Indias, se caracteriza por ser altamente intensiva en el uso de capital y de tecnología de avanzada, puesto que ha sido preparada para competir en los mercados internacionales.

Otro punto de vista, sobre el papel de la industria en Cartagena, señala que «el sector manufacturero, ha perdido importancia en la economía local y nacional y además, muestra débiles encadenamientos con su área de influencia y con el resto de la economía de la ciudad. Esto se puede sustentar, si se examinan no sólo las consecuencias de tener una industria intensiva en capital, sino también el gran predominio, dentro de la industria, de sectores microempresariales, que en gran parte son informales y se encuentran por fuera de los circuitos generadores de ingresos en la economía. Un estudio reciente de la Cámara de Comercio de Cartagena, revela que el 41,2% del sector empresarial de la ciudad, generador de riqueza, de impuestos y de empleos, es informal, o sea, que está al margen de las normas de registro que establece la ley para su funcionamiento».[27]

«Las reformas económicas implementadas a principios de los noventa produjeron un impacto negativo en la ciudad y en la región. Dichas reformas debieron orientarse a aprovechar las ventajas que ofrecían ciudades como Cartagena para penetrar los mercados internacionales. Para el caso de la industria cartagenera eso no ha sido posible: Por un lado, la producción bruta industrial perdió dinamismo en los noventa tras caer su tasa de crecimiento a más de la mitad, con relación a los niveles que registró antes de los noventa. Esta caída es consistente con la reducción del consumo de materias primas, cuya disminución fue más acentuada. Por otro lado, la manufactura local redujo su coeficiente exportador, que indica el grado de inserción de la producción industrial en los mercados externos, se deterioró en los años noventa y registró una tasa de crecimiento negativa, después de haber alcanzado un nivel y un crecimiento destacados en la fase de preapertura».[28]

«Adicionalmente, la industria local experimenta una caída significativa del empleo en los noventa, que llegó al -3,3% en promedio anual, después de haber logrado incrementar la mano de obra ocupada de manera permanente en la fase de pre-apertura. Esto ha significado la destrucción de más de 1.700 (el 18,7%) puestos de trabajo, desde cuando se iniciaron las reformas económicas en 1990. Tal reducción del empleo manufacturero, ha estado acompañada de la contracción del salario real, que, desde 1994 y hasta 1996, apenas es mayor en un 1%, un registro que se ubica por debajo del, aún modesto, crecimiento del salario en la industria nacional, del 2,7%, en ese mismo período. Si se analiza la evolución del salario promedio por trabajador, según tipo de empleo, la caída supera el 19% para los obreros y el 23,9%, para los empleados».[29]

De acuerdo con cálculos efectuados por el Observatorio del Caribe Colombiano, al finalizar el siglo XX, los sectores más importantes en la producción bruta del departamento de Bolívar son: (i) las sustancias químicas industriales, que representan el 38,8% del total; (ii) las refinerías, que representan cerca del 30%; (iii) los productos alimenticios, con el 10,4%; (iv) la industria de bebidas, con el 4,3%; (v) los productos plásticos, con el 4,1% y (vi) otras industrias manufactureras, con el 4,7%. Teniendo en cuenta que la mayor parte de la industria de Bolívar se concentra en Cartagena, puede afirmarse que en esta

27 Anotaciones tomadas de los comentarios realizados por Alberto Abello, director del Observatorio del Caribe Colombiano, a la ponencia Cartagena en la segunda mitad del siglo XX: diversificación económica y rezago social presentada en el *II Simposio sobre la historia de Cartagena: la ciudad en el siglo XX,* organizado por el Banco de la República y la Universidad Jorge Tadeo Lozano, en proceso de preparación durante la realización del taller *¿Cómo es Cartagena al final del siglo XX?*

28 Idem.

29 Idem.

ciudad se localiza el 55% de la producción de sustancias químicas industriales de la región.

En cuanto a la estructura espacial de esta actividad, la zona industrial de Mamonal concentra el sector petroquímico y el mayor porcentaje de industrias, seguida por El Bosque, en donde se ubica alrededor del 70% de los centros productores de granos, de las arroceras y fábricas de harinas, entre otros tipos de empresas. El director de la ANDI, afirma que las condiciones de ciudad - puerto, la infraestructura portuaria con que cuenta Cartagena y las características ya mencionadas de su bahía, han permitido, sin duda, la excelente posición que ha alcanzado esta industria en los mercados internacionales y han facilitado el proceso de importación de materias primas y equipos, así como la exportación de productos finales de carácter industrial.

Según Felipe Merlano, en cuanto a la dotación y el mantenimiento de la infraestructura y los servicios de apoyo fundamentales para el desarrollo del sector productivo, se registran avances en acueducto y alcantarillado, así como en comunicaciones, servicios de internet, teléfonos celulares, fibra óptica y discado directo nacional e internacional. Sin embargo, la situación dista mucho de los niveles óptimos requeridos para el desarrollo del sector.

Para la industria, después de la mano de obra «el componente más importante es la energía eléctrica y la ciudad no cuenta aún con la capacidad que demanda la producción industrial. En algunos tipos de empresas localizadas en Cartagena, la simple alteración del fluido eléctrico afecta los estándares internacionales de calidad del producto y provoca la pérdida completa de la producción. En el primer semestre de 1999, las pérdidas para la ciudad y el país por este concepto ascendieron a US$ 20 millones».[30]

La infraestructura vial es aún pobre. Según la ponencia del Director de la ANDI «no tenemos vías, Cartagena no pudo lograr que el gobierno nacional conectara la Variante y los centros de producción y consumo del país con la zona industrial de la ciudad, a través de la red vial nacional».[31] Hoy se cuenta con una carretera casi intransitable, cuyas condiciones empeoran en épocas de invierno. Después de construir una obra que costó miles de millones y muchos años de esfuerzo, la falta de una inversión del orden de $4.000 ó $5.000 millones, no ha permitido terminar unos tramos pequeños, pero que se requieren para obtener un tránsito fluido con el país.

En cuanto a los niveles de seguridad, la ciudad presenta un retroceso. El problema se ha agudizado; muchos de los industriales han tenido que cambiar el tránsito por las vías urbanas y utilizar, en cambio, el transporte marítimo, tal como se hacía en la época de la Andian, aspecto que si bien podría favorecer la circulación vehicular, es un indicador del deterioro de la calidad de vida. Los camiones que transportan carga hacia el interior del país, son atracados y no precisamente en las zonas del departamento en donde se concentran los problemas de orden público, sino entre Cartagena y Turbaco, en un trayecto de sólo 15 kilómetros desde la zona urbana.

El sector industrial ha asumido una actitud crítica, con respecto a los problemas derivados de la situación actual del país y de la falta de gestión pública local, pero es optimista sobre las expectativas futuras. «Seguimos creyendo que las importaciones y las exportaciones van a entrar y salir por los puertos; la geografía econó-

30 Felipe Merlano, director ANDI.

31 Idem.

mica del mundo se mueve por este lado y en este marco, consideramos que están dadas las condiciones para que en el nuevo milenio la industria se consolide como el primer sector en la estructura económica de Cartagena».[32]

Cartagena turística

Para Toya Maldonado,[33] la imagen de Cartagena, al final del siglo XX, refleja la realidad del turismo en Colombia, como una actividad que ha sido desarrollada por visionarios, algunos de ellos líderes y empresarios locales, con mayor o menor apoyo de unos cuantos gobernantes, pero sin la planificación integral que se requeriría para garantizar su desarrollo armónico y sostenible.

En el último año del siglo XX, Cartagena presentaba la ocupación hotelera más baja de las dos últimas décadas, inferior aún a la del año de 1989, cuando se produjeron los atentados terroristas en la ciudad y la ya mencionada explosión de la bomba en el hotel Hilton. El nivel de ocupación de los hoteles, está hoy entre el 30% y el 40% y muchos de ellos sólo alcanzan el 8% de ocupación. La razón de mayor peso, se centra en el impacto de la crisis nacional y en la negativa imagen que se presenta de Colombia en el exterior. En la medida en que, en el país, se habla del combate contra el narcotráfico, de las capturas continuadas, del proceso de conversaciones de paz, en esa misma medida se deteriora la imagen turística del país, pues ésta, a su vez, para la opinión nacional e internacional, afecta la imagen de la ciudad. De acuerdo con lo expresado por Maldonado, Cartagena turísticamente no cuenta con una imagen clara que la identifique, debido a que no se ha definido una política y una visión de consenso sobre la cual diseñar las estrategias del sector turístico. Hasta principios de los años 80, la ciudad tuvo sólo una imagen de sol y playa. Adicionalmente, no dispone de recursos económicos para promocionar su imagen de ciudad tranquila, pacífica y segura.

En Cartagena, el turismo se ha desarrollado aislado de las necesidades comunitarias. La falta de una visión integral, ha llevado a comercializar y a desarrollar las actividades turísticas, en función de la oferta y la demanda, razón por la cual en esta época de crisis la ciudad enfrenta retos mucho más grandes en todos los campos. Es así como no se ha definido la capacidad de carga de los monumentos, ni de las playas, ni de los recursos naturales y, adicionalmente, se desconocen las limitaciones en la infraestructura vial y en la prestación de servicios públicos, en función de una población flotante.

Cartagena cuenta con activos culturales y naturales que, en su conjunto, podrían otorgarle posición en el ámbito nacional e internacional. Entre ellos, sobresalen el patrimonio histórico del sector amurallado, con sus plazas, casas y monumentos restaurados, con sus claustros convertidos en recintos de alojamiento, el embellecimiento exterior del castillo de San Felipe de Barajas, el fuerte del Angel en Bocachica y los castillos de San Fernando y de San José, entre otros. En materia cultural y de recuperación de tradiciones, el barrio Getsemaní ha jugado un papel importante.

Contrastan con estos esfuerzos de recuperación del patrimonio, la creciente marginalidad que se percibe en las calles de la ciudad amurallada, el acoso de

32 Idem.

33 Autora de la ponencia El turismo en Cartagena, presentada en el Taller *¿Cómo es Cartagena al final del siglo XX?*, en el marco del tema «La ciudad y su economía».

vendedores ambulantes a los visitantes y la invasión del espacio público por comerciantes estacionarios. Entre ellos, de acuerdo con los datos presentados por el Arquitecto Alberto Herrera,[34] los carnetizados ascienden a un número de 1500, sólo en el centro histórico y ocupan un 20% de su espacio público. A la ciudad le faltan ordenamiento y reglamentación del uso de plazas y baluartes para su adecuada explotación comercial, así como mantenimiento, amoblamiento urbano y ornamentación de monumentos y de áreas libres.

Adicionalmente, fuera del centro histórico, la ciudad carece de paseos peatonales y no posee vías y rutas turísticas, debidamente mantenidas y ornamentadas, tales como la avenida San Martín y la avenida Santander, las zonas de Marbella, el Cabrero, el Malecón y Manga. De acuerdo con lo expresado por Toya Maldonado, en este contexto, la infraestructura y el alto nivel de servicios con que cuentan los hoteles de cinco estrellas ubicados en Bocagrande y El Laguito, sectores turísticos y residenciales de estrato 6, se ven deteriorados por un entorno con calidad de una estrella. Estos elementos, aunados a la prostitución, las ventas ambulantes y estacionarias y la carencia de servicios públicos sanitarios en las playas, han anulado el atractivo de éstas como complemento del patrimonio histórico y cultural de Cartagena y han hecho que la presión del turista se vuelque a áreas como el archipiélago de las islas del Rosario, uno de los mayores atractivos de la ciudad y que, si bien pueden ser explotadas para el turismo, también es cierto que requieren el reestablecimiento de límites para lograr que su disfrute se realice de una manera racional y sostenible.

Cerca de Cartagena, a sólo unos minutos, por vía marítima, la isla de Tierra Bomba, que cuenta con poblados como Punta Arena, Bocachica y Caño del Oro, ofrece grandes atractivos naturales y culturales. Pero también es cierto que la misma se encuentra de espaldas al desarrollo turístico y se desconoce la oportunidad que tal actividad podría representar para el beneficio económico y social de la población nativa.

En comparación con otros destinos turísticos del Caribe, al finalizar el siglo XX Cartagena contaba con una reducida infraestructura hotelera, representada en cerca de 4.500 habitaciones, que equivalen al 8,5% del total nacional.[35] De ellas, 1.500 corresponden a hoteles de cinco estrellas, construidos, la mayoría de ellos, en las dos últimas décadas del siglo XX. Hay que agregar, que Cartagena no es competitiva en precios, debido, entre otros factores, al alto costo de los servicios públicos, a la revaluación del peso y a los impuestos. Paralelamente, existe una gran informalidad en el sector. Las cifras oficiales muestran que de 1.439 empresas turísticas existentes,[36] sólo se encuentran inscritos en el Registro Nacional de Turismo, 27 restaurantes, 26 establecimientos de turismo y 16 agencias operadoras de turismo.

Es destacable contar con el centro de convenciones Cartagena de Indias y con otras modernas salas para convenciones ubicados en los hoteles de gran categoría. En conjunto, la oferta de sillas/día para reuniones asciende a 10.500 personas y equivale al 15% del total nacional. Para el transporte terrestre, se dispone de modernos autobuses, con aire acondicionado, para la movilización de cerca de 3.000 turistas diariamente y de transporte marítimo a las islas cercanas, para 2.000 personas al día. Todo ello, con un nivel de utilización muy bajo. Esta dotación contrasta con el servicio de transporte público de la ciudad, cuyo parque

34 Autor de la ponencia sobre el Patrimonio Histórico, presentada en el Taller *¿Cómo es Cartagena al final del siglo XX?*

35 Los destinos turísticos del Caribe cuentan con un promedio de 35.000 habitaciones.

36 Programa de la Cámara de Comercio de Cartagena 1997.

automotor es obsoleto, en un alto porcentaje y, en general, se destaca por su desorganización y baja calidad.

Al final del siglo XX, Cartagena era servida por ocho aerolíneas regulares de pasajeros que cubrían las rutas nacionales e internacionales. Pero debe destacarse que, a la fecha, sólo se atiende en el mercado a Nueva York, Miami y Panamá con vuelos directos. En cuanto a vuelos «charter», la disminución ha sido notoria y se espera que, a partir del 31 de octubre de 1999, la ciudad sea nuevamente servida por este tipo de vuelos, procedentes de Quebec y, a partir del 24 de diciembre, de los de Toronto. A principio de la década de 1990, Cartagena llegó a contar con cinco vuelos directos provenientes de España, cuatro vuelos «charter» y un vuelo regular de Avianca. Estas opciones hoy no existen, como tampoco los vuelos directos de Caracas, ni los procedentes de Milán (Italia), de Ecuador y de Manaos (Brasil) que llegaron a Cartagena durante algún tiempo y cuya suspensión refleja la disminución del turismo registrada en el año de 1999.

Cruceros, segmento emergente

Según información obtenida de la Sociedad Portuaria de Cartagena, para 1999 se esperaba la llegada de cerca de 150 barcos de turismo, con un número aproximado de 260.000 pasajeros y tripulantes. En cuanto a la infraestructura portuaria, se cuenta con 8 muelles de atraque y un terminal de cruceros, dotados de servicios turísticos y autoridades de migración.

Al respecto, según lo expresa Toya Maldonado en el último año del siglo XX, el elemento más importante que la Cartagena turística debe resaltar es el papel del puerto en la promoción y en la gestión directa para lograr el desarrollo de un nuevo segmento del sector turístico con una nueva fuente de ingresos para la población local como lo son las instalaciones portuarias.

Turismo y gobierno

Durante la última década del siglo XX, los gobernantes de Cartagena no se preocuparon por obtener las herramientas legales necesarias para realizar una labor permanente, coherente y de largo alcance para el desarrollo del turismo. Por el contrario, sus actuaciones se dirigieron hacia problemas coyunturales, sin conocer ni asumir el papel del Estado como facilitador del turismo, ni considerar esta actividad como parte integral del desarrollo urbano. Herramientas como la Ley 300 de Turismo, no han sido utilizadas, por ejemplo, para la declaración de zonas de desarrollo turístico prioritario en Cartagena, cuando se sabe que el uso de este mecanismo permitiría acceder a recursos de apoyo del gobierno nacional. Así mismo, los dirigentes políticos locales y departamentales no han logrado sacar adelante la reglamentación del Distrito Turístico y Cultural de Cartagena, después de más de 10 años de vigencia del Acto Legislativo que le otorgó al municipio esta condición.

Tomando, una vez más, como fuente a Toya Maldonado, puede decirse que, al finalizar el siglo XX, para el gobierno distrital y departamental el turismo no existe. No hay ni Secretaría, ni Oficina de Turismo que regule, controle o promocione esta actividad; debido a estas deficiencias, los empresarios del sector han asumido su

autoregulación y se han encargado de la promoción de la ciudad, enfrentados a la publicidad de los medios internacionales de comunicación que frecuentemente, o de manera gratuita, dan a conocer los sucesos negativos del país.

EDUCACIÓN PARA LA COMPETITIVIDAD TURÍSTICA

Uno de los principales factores que ha influido negativamente en el desarrollo de la actividad turística en Cartagena de Indias, ha sido la falta de una política educativa en todos los niveles: la escuela, la universidad, los gremios y la industria, con el fin de orientar una cultura ciudadana alrededor de la creación de las necesarias condiciones para lograr una alta competitividad social, en materia de desarrollo turístico.

Desde hace sólo dos décadas, la ciudad cuenta con una universidad que posee una facultad de turismo y, desde épocas más recientes, se dispone de otros programas académicos, encaminados a la preparación de profesionales para desarrollar dicha actividad. De otro lado, la actualización o capacitación turística de comerciantes, hoteleros, operadores y guías de turismo es aún, lastimosamente, deficiente. Por lo tanto, la profesionalización de buena parte del producto turístico en Cartagena es todavía muy precaria. Las empresas turísticas cuentan con personal capacitado, pero es indispensable la formación de todos los sectores profesionales y administrativos involucrados en la configuración del producto turístico cartagenero, desde los niveles de responsabilidad pública y gerencial y los de investigación y docencia, hasta los diversos escalones de servicios directos al turista. Igualmente, se debe incorporar, en la configuración de dicho producto, a las islas y poblados cercanos como Tierra Bomba, islas del Rosario, Punta Arena, Boquilla y San Bernanrdo, para que sus habitantes puedan prestar correctamente sus servicios y explotar los atractivos naturales y culturales de su territorio. Pero, todo ello debe sustentarse en la capacitación para aumentar el nivel de profesionalismo del sector, como un elemento clave en la modernización de la oferta turística.

A pesar de que Cartagena es el primer centro turístico del país, la ciudad aún no dispone de la capacidad educativa necesaria para ser considerada como modelo en el tema del manejo del turismo. Sus habitantes siguen sin alcanzar una conciencia ciudadana que permita mantener limpia la ciudad; respetar la individualidad y el espacio de quienes la visitan; cuidar y preservar los recursos naturales y culturales y desarrollar una actitud que permita compartir con los turistas sus costumbres, su gastronomía y su historia, como lo mínimo que puede brindar la comunidad que habita en una ciudad que se cataloga como turística.

Para recurrir una vez más a Toya Maldonado, hay que decir que la actividad turística no es sólo de los hoteleros, operadores y guías. Al contrario, es un todo integral que involucra la actividad comercial de una ciudad. La visión que el comercio de Cartagena, en general, tenía sobre tal actividad al final del siglo XX, sigue siendo estrecha, por no decir nula, y se debería acoplar mejor a la actividad turística, dinamizadora de procesos comerciales, agrícolas, ganaderos, pesqueros y marítimos que coadyuvan a la generación de puestos de trabajo, ingresos por impuestos y bienestar, en general. El comercio turístico, no es sólo de artesanías o joyería, sino que es un conjunto que involucra a la ciudad y sus alrededores. Por ello, debe concluirse que el comercio de la ciudad ha estado a espaldas de su potencialidad real.

Hoy en día, las ciudades que aspiren a convertirse en destinos turísticos tienen que propender por el desarrollo de un turismo sostenible. Para ello, se deben tener en cuenta, entre otros factores, la capacidad de carga de sus playas, los servicios públicos, la calidad de las aguas marinas y la protección general del medio ambiente. Todas estas acciones, allanarían el camino para que Cartagena pudiera mantenerse como destino turístico del próximo milenio. Pero, de manera opuesta a la fijación de tales metas, hay que reconocer que la ciudad ha sido duramente maltratada, en materia ambiental, durante el siglo XX.

En lo cultural, Maldonado expresa que hay que destacar la falta de escenarios y actividades en las cuales el visitante pueda participar. A pesar de la existencia de algunas, el turista no puede acceder a ellas. Eventos que atraían al visitante tal como lo fue, en su momento, el Festival de música del Caribe, murieron sin tener la oportunidad de alcanzar madurez y plenitud. Por otra parte, las tradicionales festividades del 11 de noviembre, podrían ser un motor generador de turismo. Pero, al finalizar el siglo XX, sólo participan en ellas los residentes cartageneros, ya que, tanto por la falta de proyección de este evento a nivel nacional como por los actos de delincuencia común que se registran en su desarrollo, es imposible lograr promocionar estas fiestas, como si sucede, por ejemplo, con los carnavales de Río de Janeiro o, para no ir muy lejos, con el carnaval de Barranquilla

Ni todos los eventos culturales ni la potencialidad que contiene la celebración novembrina han sido debidamente explorados, o explotados correctamente para ponerlos al servicio del intercambio cultural con los visitantes. Establecimientos culturales de tanta trascendencia como el teatro Heredia, ameritan una compañía de baile y de teatro permanentes. No se dispone en la ciudad de un escenario en el cual los visitantes puedan familiarizarse con el folclore local. En el ámbito cultural, deben destacarse la gastronomía y la cocina cartageneras, ricas en variedad y de buena aceptación por parte de los visitantes. Sin embargo, a contrapelo de tal diversidad culinaria, los restaurantes de la ciudad, tanto los populares como otros de mayor prestigio, se han dedicado a ofrecer el pescado frito como plato único y típico de la ciudad.

Toya Maldonado concluye que el análisis realizado no debe mirarse desde el punto de vista pesimista del ¡no futuro!. Por el contrario, se debería mirar y analizar lo expuesto, con la conciencia de que la ciudad no sólo está estancada en este momento, sino que se encuentra en retroceso y que enfrenta dificultades para salir adelante. Este hecho, se convierte en el punto de partida para reconstruir, con la participación de todos, la futura ciudad turística por excelencia de Colombia y del área del Caribe, sin perder de vista que el objetivo turístico debe estar encaminado al desarrollo integral y al mejoramiento de su rentabilidad social, económica y ambiental de Cartagena.

La formación del recurso humano: inequidad social y rezago económico

Uno de los aspectos que explica el rezago económico de una ciudad como Cartagena, tiene su origen en el acceso restringido de sus gentes al sistema educativo y en la baja calidad de la formación que allí se imparte. Los resultados de investiga-

ciones realizadas recientemente, permiten establecer que, aunque se ha avanzado notablemente desde mediados del siglo pasado en la disminución del analfabetismo, el departamento de Bolívar presenta todavía un significativo retraso.[37] Los planes de ampliación de la cobertura educativa implementados a nivel nacional, regional y local, durante la década de los 70 principalmente, produjeron una disminución notoria de los niveles de analfabetismo. En el departamento, éstos descendieron del 38%, en 1951, al 8% en 1999.

Según lo indica Javier Báez, las tasas de cobertura, reconstruidas desde 1993 para el departamento de Bolívar, muestran que la educación primaria ha evolucionado al mismo ritmo en que lo ha hecho el nivel nacional. Así, desde mediados de los 60, se presenta una convergencia entre las tasas de cobertura del departamento y la nación. Por su parte, la cobertura en educación secundaria, presenta un comportamiento similar, ya que, en 1933, sólo el 2,5% de la población en edad de asistir a la secundaria, del departamento de Bolívar estaba cubierta, mientras que actualmente esta cifra se acerca al 65%, frente al 68% que se registra para el total del país. Es decir, que la expansión en las coberturas educativas, tanto en primaria como en secundaria, en el departamento de Bolívar, ha estado atada a los planes de expansión formulados para el país y refleja un comportamiento global, en lo que se refiere a estos niveles de educación.

A pesar de que la falta de estadísticas no permite construir series históricas de la evolución de la tasa de cobertura de la educación superior en Bolívar, con la información disponible desde 1970, se empieza a ver el rezago. Si bien en primaria y secundaria la cobertura educativa local ha obedecido a los mismos parámetros nacionales, en el nivel universitario, aunque la tendencia es creciente, la brecha frente a estos últimos ha aumentado. Actualmente, sólo el 8% de la población del departamento entre los 17 y los 25 años se encuentra cubierta en educación superior, frente a un poco más del 13% para el total del país. Es decir, que, en Bolívar, de cada 100 jóvenes 92 se quedan sin recibir educación superior.

Los datos anteriores, reflejan que la escolaridad promedio[38] de la población de Cartagena, ha aumentado, desde mediados del siglo XX, en concordancia con los comportamientos registrados en los niveles departamental y nacional, a partir de la implementación de los planes de cobertura. Así, de un 17% de la población sin ningún nivel de educación, la cifra hoy se ha reducido al 1%; y el 10% que tenía por lo menos algún grado de educación secundaria, hoy ha llegado al 32%. Así mismo, en 1950 de cada 100 personas mayores de 17 años en Cartagena, sólo 2 habían cursado educación superior, y, aunque esta cifra asciende hoy a 10%, aún continúa siendo baja.

Por otra parte, y según lo expresado por Báez, una comparación entre los resultados locales y nacionales de las pruebas del ICFES[39] en 1982, permite identificar, desde ese momento, la presencia de problemas de calidad académica. El mejor colegio de Cartagena y de Bolívar[40] sólo obtuvo el 87% del puntaje que logró el primer colegio del país y el colegio ubicado en el puesto número 20, sólo alcanzó el 69% del puntaje. Además, la situación se vuelve dramática, si se analizan los resultados de los colegios en los puestos 40 o 50, entre los 87 establecimientos educativos que integran el total de Cartagena y de Bolívar que, en ese año, presentaron las pruebas del ICFES.

37 UJTL. *La educación básica y media en la Costa caribe y evolución de indicadores educativos para Bolívar y Cartagena y determinantes regionales*. UJTL, Seccional del Caribe,1999.

38 La Escolaridad se refiere a los años de educación alcanzados por la población.

39 El investigador aclara que, a pesar de que las pruebas del ICFES no son la mejor manera para evaluar la calidad de la educación, sí constituyen la única fuente de información de la cual se dispone actualmente para analizar esta variable.

40 De los 20 mejores colegios de Bolívar en 1982, los primeros 15 estaban localizados en Cartagena.

Consecuentemente con lo anterior, los resultados encontrados en el departamento de Bolívar, a partir de la clasificación de los colegios, de acuerdo con las categorías de rendimiento establecidas por el ICFES (rendimiento alto, medio y bajo), indican que el departamento siempre ha ubicado alrededor del 68% de sus colegios, en la categoría de rendimiento bajo. El valor más alto se alcanzó en 1996, cuando el 71,6% de los colegios, se clasificó en esta categoría; es decir, que de cada 100 colegios del departamento, 72 se ubican en la categoría de bajo rendimiento. Teniendo en cuenta que el promedio del total de colegios del país es del 52%, la diferencia que presentan Cartagena y Bolívar es de 20 puntos, aproximadamente, con respecto a la nación en su conjunto.

Lo más preocupante de esta situación, asegura Báez, es que las categorías de alto rendimiento, a pesar de que en algunos años se han mantenido estables, no muestran tendencia a crecer. Por lo tanto, aunque se acepta que la educación secundaria no tiene la cobertura ideal, su mayor problema se concentra en la calidad. Según el autor mencionado, una de las causas podría ser que Cartagena, como la mayoría de las ciudades de la región Caribe, emplea el mayor porcentaje de profesores con bajos niveles en el escalafón, precisamente porque el nombramiento de los mismos ha obedecido tradicionalmente a intereses de los dirigentes políticos y no a objetivos estrictamente pedagógicos.

Otro grave problema, lo constituye el acceso restringido a la educación, el cual acentúa la desigualdad que históricamente ha caracterizado a Cartagena en esta materia. El análisis del acceso a la educación por niveles de ingreso de la población, indica que el promedio de escolaridad de la gente más rica, en Cartagena, es de 10,1 años, frente al promedio de la gente más pobre, que es de 5,5 años. Es decir, que hoy un rico en Cartagena posee el doble de los años de educación que un pobre logra alcanzar. Igualmente, las estadísticas indican que, entre 1991 y 1996, la gente más rica de Cartagena incrementó, en el transcurso de casi un año, 0,8 su escolaridad promedio, mientras que para la gente más pobre ésta sólo creció en 0.2 años. De mantenerse este ritmo, la población pobre de la ciudad necesitaría 110 años para alcanzar los nueve años que conforman el nivel de educación básica.

El análisis efectuado por la Universidad Jorge Tadeo Lozano, Seccional del Caribe, permite afirmar que todos los habitantes de la ciudad cuentan con educación primaria. Pero, a partir de los siguientes niveles de educación, el sistema se vuelve regresivo. El acceso a la educación secundaria, disminuye a medida que se acentúa la pobreza en los grupos de población y los datos de la educación superior indican que los grupos más pobres no tienen casi ningún acceso a ella.

La relación del aparato productivo de Cartagena con la fuerza laboral que lo mueve, pone en evidencia que la mayor parte de la población en edad de trabajar de la ciudad, no tiene prácticamente ningún nivel de educación superior y corresponde a los estratos socio económicos más bajos. Esto significa, que sólo los ricos tienen educación y sólo ellos son los que pueden generar mayores ingresos.

Al respecto, según anotaciones de Báez, la comparación con otras ciudades del país, indica que el 17% de la población económicamente activa de Cartagena tiene algún nivel de educación superior, mientras que ciudades como Medellín, Barranquilla, Bogotá y Cali presentan niveles muy superiores. Esto explica los resultados de los

diagnósticos acerca de la industria y el turismo en Cartagena, cuando ellos señalan que la ciudad no cuenta con el recurso humano que posea las capacidades requeridas por estos sectores. En la comparación de la población económicamente activa sin ningún grado de educación, Cartagena es la segunda entre 9 ciudades analizadas del país, que emplea más población sin ningún nivel de educación.

Lo anterior da cuenta de cómo el sector del turismo se ve afectado por la calidad de los servicios, y, al mismo tiempo, no paga los salarios que se requieren para elevar el nivel de los mismos. Pero está demostrado, también, que no existe el recurso humano para garantizar una prestación calificada y que, por lo tanto, se gira en torno a un círculo vicioso sin soluciones inmediatas.

Esta situación genera un impacto que se refleja en los rangos de ingreso de la población. Así se tiene que, comparativamente con otros niveles de capital humano, la rentabilidad de aquella población de Cartagena que estudió fuera de la ciudad es tres veces mayor que la de aquellos que estudiaron en ella. Entre los que poseen educación superior, aquellos que estudiaron fuera de Cartagena reciben ingresos tres veces superiores a los de aquellos que cursaron estudios universitarios en la ciudad. Estos datos hablan claramente de los problemas de calidad de la educación y confirman la tendencia que el sector industrial demuestra hoy en día, al buscar el recurso humano necesario para el desarrollo de sus actividades en otras ciudades, lo que implica costos laborales superiores para los sectores económicos. Pero también permite deducir que la ciudad no ha hecho nada en 40 años por superar un problema, que, desde 1963, ya estaba diagnosticado.

El problema global de la educación es la inequidad. Por lo tanto, si Cartagena y el departamento de Bolívar no corrigen el sesgo del acceso al sistema educativo, el rezago social y económico de la ciudad va a ser cada vez más profundo. Al respecto, Báez hace hincapié en que es claro que existen efectos regresivos por el hecho de que la población más rica sea la que puede acudir a la educación superior con mayores índices de rentabilidad. Y si sólo los ricos pueden generar ingresos, el efecto es cíclico y explosivo.

VI

CRISIS FINANCIERA Y FISCAL: UN PROBLEMA ESTRUCTURAL

El desequilibrio de las finanzas de Cartagena es un problema de carácter estructural y no es ajeno al conjunto de problemas que enfrentan los municipios colombianos, en el sentido de que tanto los ingresos propios como las transferencias que reciben de la nación, están cada vez más atados a las llamadas destinaciones específicas, lo cual le resta flexibilidad a la financiación de otros gastos.

En 1996, con base en una reforma tributaria distrital, expedida como resultado de las recomendaciones de diversos estudios financieros contratados por el distrito, se adoptó el auto – avalúo, para la liquidación del impuesto predial, así como la retención en la fuente del impuesto de industria y comercio, como mecanismo para controlar la evasión de este último. Estas acciones no han permitido superar el desfase estructural de las finanzas, el cual ha sido identificado por la alcaldía de Cartagena como «la insuficiencia de los ingresos propios ordinarios de libre destinación, para el cubrimiento de los gastos de funcionamiento del gobierno, de las transferencias a la Contraloría, la Personería y el Concejo Municipal, y de la enorme carga pensional de los ex trabajadores de las Empresas Públicas de Cartagena, entre otros».[41] Este desfase, origina un déficit recurrente anual que, en 1986, fue de $36.000 millones; en 1997 fue de $29.000 millones; en 1998 de $18.000 millones y se había estimado que, para 1999, fuera de $10.500 millones, antes que algunos hechos hicieran prever la caída de algunos ingresos tributarios.

La situación de las finanzas del distrito al finalizar el siglo XX, es de total iliquidez, como consecuencia del desfase acumulado año tras año. Adicionalmente, la situación se agrava con la caída de los recaudos de 1999, que se explica, en parte, por la crisis de liquidez de los contribuyentes y, en parte, por la falta de estímulo para pagar los impuestos, generada por las acusaciones de corrupción contra los administradores de la ciudad. En agosto 31 de 1999, la cartera tributaria del distrito presentaba un total de $27.000 millones, por concepto de industria y comercio y $245.000 millones del predial unificado. De este último, $65.000 millones corresponden a deudas contraídas hace más de 10 años. Las políticas de estímulos ofrecidas en 1998 y 1999, sólo lograron la firma de convenios de pago por un valor total de $7.997 millones, lo que representa el 3,3% de la cartera.

COMPORTAMIENTO DE LOS INGRESOS, DEL ENDEUDAMIENTO Y DEL GASTO PÚBLICO DISTRITAL

El comportamiento de las principales fuentes rentísticas del distrito en el período comprendido entre 1993 y 1999, indica que los recaudos producidos por los

41 Lora Sfer, Luis. Secretario de Hacienda. «Situación financiera y fiscal de la alcaldía de Cartagena». Informe presentado en el Taller *¿Cómo es Cartagena al final del siglo XX?*

impuestos predial unificado y de industria y comercio, crecieron durante los años 1997 y 1998, a una tasa media del 68,5% y del 50% respectivamente, como resultado de las medidas tributarias adoptadas.

De acuerdo con lo expresado por el Luis Lora Sfer, a pesar de que los ingresos de 1999 se presupuestaron de manera conservadora, con incrementos del 4,61% para el impuesto predial y de 4,25% para el de industria y comercio, las actuales circunstancias que enfrentan los contribuyentes, han producido una caída considerable en los recaudos previstos. En el caso de industria y comercio, este descenso se estima en cerca de $9.000 millones y una cifra algo menor se calcula para el impuesto predial. A ello se suma la disminución de las regalías por exportaciones de hidrocarburos, en una cifra cercana a los $5.000 millones, como consecuencia de la modificación introducida por el ministerio de Minas en 1999, de la metodología para el cálculo de dichas regalías para las ciudades-puerto.

Por otra parte, el desequilibrio de $10.500 millones que presentó el presupuesto aprobado para la vigencia, así como la imposibilidad de hacer efectivos algunos ingresos presupuestados, tales como la venta de inmuebles por $5.500 millones y el recaudo de ingresos de plusvalía, basados en la supuesta aprobación del Plan de Ordenamiento Territorial, produjeron una caída en los ingresos corrientes presupuestados, del orden de $23.000 millones, entre los meses de enero a julio de 1999, descenso que, además, se estimaba que llegaría a $35.000 millones, al finalizar el año.

El endeudamiento de la alcaldía de Cartagena en 1999, ascendía a $252.685 millones. En cuanto a la tesorería distrital, el 31 de agosto de 1999, la situación de caja presentaba deudas por valor de $9.000 millones, por concepto de vigencias de 1998 y anteriores, así como $35.000 millones en deudas, correspondientes a 1999.

De acuerdo con la información presentada por la Secretaría de Hacienda distrital, los gastos de funcionamiento del distrito representan el 18% del valor total del presupuesto, mientras que el servicio de la deuda (sin déficit) representa el 12% y la inversión pública, el 59%. Sin embargo, al finalizar el siglo XX, la situación social y físico - espacial de la ciudad no refleja eficiencia del gasto público.

Las finanzas públicas de Cartagena, se enmarcan en el contexto de una ciudad en donde el 73% de la población vive en la pobreza y el 18% en miseria. Esto implica, que el segmento de la población que tributa es muy reducido y que, a pesar de que tradicionalmente los estratos 5 y 6 aportan el subsidio de los estratos 1, 2 y 3, en la medida en que crece la población pobre demandante de subsidios, aumenta el desequilibrio y se acentúa la inequidad. « Hoy el aporte de los estratos altos, no alcanza para cubrir el 50% de la demanda de los servicios públicos de acueducto y alcantarillado».[42] Ante esto, el reciente fenómeno de la población desplazada que llega a Cartagena y que se ha estimado en 35.000 personas durante el período comprendido entre 1996 y 1998, constituye una bomba de tiempo, con serias implicaciones para la administración pública y la ciudadanía, en general.

Esta situación, pone de manifiesto la crisis del modelo político de administración de Cartagena y obliga al distrito a redefinir las estrategias orientadas, no a aumentar los impuestos para los contribuyentes tradicionales como históricamente se ha hecho, sino a dinamizar la economía de la ciudad y a impulsar la inversión en

42 *Ibíd.*

infraestructura productiva, como vía para la generación de empleo, la redistribución del ingreso y, en consecuencia, para lograr el pago de los impuestos. Así mismo, se requieren la racionalización del gasto público y el fortalecimiento de la capacidad de gestión ante la nación, para asegurar las partidas presupuestales destinadas tanto a cancelar las deudas a la administración distrital[43] como a apoyar la ejecución de proyectos de desarrollo. Finalmente, se necesita la evaluación ex - post de los proyectos y la provisión de la información a la población para garantizar el conocimiento público y la transparencia de la gestión.

43 De acuerdo con la intervención del Secretario de Hacienda en el conversatorio del Taller, la nación adeuda al distrito la suma de $ 60.000 millones, por concepto de impuesto predial.

VII

La cultura en Cartagena

La precaria visión de lo cultural, a lo largo del siglo XX, ha traído como consecuencia la ausencia de políticas y de estrategias adecuadas para la cultura en los distintos planes de desarrollo de la ciudad. La connotación de «cultura» en la planeación no se ha contemplado como un elemento fundamental de cohesión social y tampoco se ha considerado que la cultura pueda expresarse y fomentarse mediante el adecuado diseño de los espacios urbanos.

Recientemente, se realizó en Cartagena un seminario sobre la cultura[44] que contó con la participación de más de 145 personas, vinculadas al desarrollo cultural de la ciudad. En las propuestas presentadas durante dicho evento, el elemento fundamental lo constituyó la actualización del concepto de cultura y fue también notoria la tendencia a otorgarle a ella un papel central y dinámico en la construcción de ciudad y ciudadanía del siglo XXI.

Las conclusiones del seminario mencionado, fueron presentadas por el periodista y profesor universitario Jorge García Usta. Estas recogen el diagnóstico de la cultura en Cartagena, al finalizar el siglo XX. Algunas de dichas conclusiones son:

> A lo largo del siglo XX, se ha registrado una distorsión valorativa de expresiones y representaciones culturales, por parte de sectores de las elites, quienes las han utilizado para reforzar su autoimagen cultural y su poder social. Al mismo tiempo, tales sectores han pretendido restarle trascendencia social a las expresiones culturales de origen popular o que provienen de creadores independientes que han concebido la cultura como crítica y revelación, como creación multicultural y como reflexión y construcción de identidades, pero también como visión de la vida urbana y de la historia local.
>
> La historiografía tradicionalista, no registra ninguno de los cambios culturales ni artísticos producidos desde principios de siglo, cuya aparición produjo la transformación tanto de las sensibilidades urbanas como de las formas de concebir la cultura, el arte, las ideas sobre la ciudad, la identidad y la región. La modernidad artística en Cartagena, ha tenido entre sus elementos constitutivos las fuentes populares y el diálogo permanente con las culturas de otros países, en una relación dinámica, contradictoria y sintética, así como un sentido de la profesionalización creadora y de la incidencia del arte sobre la vida social.
>
> Cartagena registra, en diversos períodos del siglo XX, la presencia de grupos de creadores de vanguardia, tanto en literatura como en pintura, en las artes plásticas y en la música, los cuales han renovado técnicas y concepciones

44 I Seminario sobre La cultura en Cartagena, siglos XX y XXI, organizado por el Observatorio del Caribe Colombiano, el Banco de la República y la Universidad de Cartagena, julio 13 al 16 de 1999.

sobre el arte y la cultura, han contribuido a reformular la relación entre el artista, la cultura y la vida social y han hecho posible el surgimiento de una nueva visión de los conflictos sociales, de los grupos humanos, las identidades sociales y regionales y del carácter del desarrollo histórico en la ciudad.

La atención de la multiculturalidad es uno de los aspectos centrales de una política cultural hoy. En el caso de Cartagena, su análisis y debate resulta de especial importancia, debido a la conformación histórica, étnica y cultural de la ciudad.

La elaboración de una política cultural debe reconocer que las culturas, desde siempre, han manejado estrategias de supervivencia, persistencia y transformación, ante contactos críticos con otras culturas. Las implicaciones de fondo de un auténtico multiculturalismo, en una época de globalización, son temas que deben debatirse frente a la reflexión y la proposición de políticas culturales. De lo que se trata no es de preservar «per se» las voces de lo local, sino de escucharlas para incluirlas como aportes válidos de una política cultural auténticamente nacional. De allí, el valor político de la multiculturalidad. Las coordenadas de la construcción de la cotidianidad pasan por las racionalidades y las subjetividades diferentes que deben ser tenidas en cuenta para la construcción de una auténtica multiculturalidad.

Una política cultural debe contemplar la implementación del desarrollo de la Ley de Cultura, que forma parte de la legislación nacional. Debe contextualizar los planteamientos de lo cultural, dentro de la más amplia discusión de categorías y paradigmas de las ciencias sociales, tales como los de ciudadanía, identidad, nacionalidad, multiculturalidad, etc y aplicarlos a la comprensión y proyección de la dimensión cultural de la sociedad y a los planteamientos sobre políticas culturales.

Debe plantearse la discusión sobre políticas culturales y su proyección en el contexto real de Colombia, en la tradición de políticas culturales nacionales y en el juego entre lo local, lo regional y lo nacional. Se hace necesario, plantear las políticas culturales dentro de la consideración de fenómenos concomitantes como comunicación y educación (incluirlas dentro de los PEI, las universidades, la educación artística).

Es importante proponer la convergencia entre distintos sectores de la sociedad que tienen que ver con la cultura y las políticas culturales, tales como los intelectuales, los políticos, los creadores, los empresarios y los líderes comunitarios, entre otros. Esta relación equilibrada, debe posibilitar nuevas formas consensuales de incorporar la dimensión de lo cultural en el desarrollo general de la ciudad.

Una política cultural en la localidad y la región, debe tratar el tema de los medios como formadores y difusores fundamentales de cultura. El audiovisual es un campo en el que confluyen creatividades, narraciones y formas de ver el mundo, que han permitido la integración de un sentido de región y de nación.

Resulta necesario estimular la organización y la participación ciudadanas alrededor del papel de los medios de comunicación en la sociedad, así como construir espacios de autocrítica en los medios y de los medios. Estos espacios deben ser de participación de los diferentes grupos sociales en los medios, en un proceso en el que debe promoverse la participación de las comunidades, de las facultades de comunicación y de la opinión pública.

VIII

LA PARTICIPACIÓN COMUNITARIA

De acuerdo con Fidian García,[45] la evolución de la participación de las comunidades en Cartagena, refleja lo sucedido en el país, a partir de 1958, cuando la Ley 19 institucionalizó la participación por medio de las juntas de acción comunal. García describe dicha evolución en tres períodos fundamentales: el primero, entre 1958 y 1962, se caracteriza como una etapa de educación para la participación; el segundo, entre 1962 y 1968, se distingue porque las comunidades asumen la solución de algunos problemas de infraestructura de servicios sociales mediante la construcción de escuelas y puestos de salud, entre otras obras, con recursos del gobierno; y el tercero, se destaca como un período de decadencia, enmarcado por la intrusión de la «politiquería» y en el cual los líderes comunitarios cambian la filosofía del trabajo social, se convierten en el puente entre los políticos y la comunidad y reciben los llamados auxilios parlamentarios que son canalizados en favor de las campañas electorales.

Esta situación, según los líderes comunitarios,[46] originó la reflexión en torno a la búsqueda de una nueva forma de participación comunitaria, que se concreta en la Ley 11 de 1986, que facultó a los alcaldes para dividir los territorios municipales en comunas y estableció que cada una de ellas contaría con una junta administradora local. En 1987, la alcaldía de la ciudad, conjuntamente con la universidad de Cartagena y otras entidades, realizó los estudios que dieron como resultado la división de Cartagena en 33 comunas y 15 corregimientos, para un total de 48 juntas administradoras locales.

Cartagena fue la primera ciudad del país que eligió sus juntas administradoras locales. «La alcaldía, para garantizar la participación popular de las juntas, definió que cinco de sus 7 miembros, denominados comuneros, fueran elegidos popularmente y los dos restantes fueran designados uno por el alcalde y otro por el Concejo».[47] Hoy, todos son elegidos por votación popular.

De alguna manera, se inició el ciclo vivido por las juntas de acción comunal, en el sentido de que debió empezarse un nuevo proceso de capacitación. «Al no tener funciones específicas nadie sabía como empezar. Comenzaron a presentarse enfrentamientos con los miembros de las juntas de acción comunal, que hoy todavía continúan, pero en menor escala».[48]

Según lo expresa García, las expectativas de la comunidad eran muy grandes, pero había muchos vacíos. Sin embargo, los logros fueron importantes, porque la Ley contemplaba la participación de los usuarios en las juntas directivas de las empre-

45 Líder comunitario. Autor de la ponencia La evolución de la participación comunitaria en Cartagena.

46 Participaron también en el desarrollo de este tema los líderes comunitarios Jorge Torres y Danelcy González.

47 Fidian García, líder cívico.

48 Idem.

sas de servicios públicos y de esta representación surgieron muchos líderes reconocidos en la ciudad, que contaron con las herramientas para desarrollar su labor. También, se inició la realización de programas con participación comunitaria, que si bien fueron adquiriendo intensidad con el tiempo, más tarde decayeron.

La participación y las responsabilidades de las juntas administradoras locales han sufrido altibajos, a lo largo de la década de 1990; quizás el apoyo por parte de la administración pública es hoy en día menor, pero los líderes han sido capacitados y han ganado autonomía, fortalecidos con las herramientas de participación institucionalizadas por el Estado. Pero, desafortunadamente para la ciudad, éstas no han sido siempre utilizadas en favor de los intereses colectivos.

Sobre la participación comunitaria en los corregimientos de Cartagena, expresa Jorge Torres: «A principios de la década de 1990, la participación era casi nula debido a la falta de conocimiento. A partir de la capacitación a la comunidad efectuada por los mismos líderes, hemos ido avanzando para ganar un espacio, no sólo ante la administración pública, sino también ante el sector privado».[49]

Este proceso, en el corregimiento de Pasacaballos, al cual se refiere Torres, se originó en una marcha realizada en la zona industrial y concluyó en la elaboración de un plan de acción, con el apoyo de la fundación Mamonal, entidad que desarrolla diversos proyectos dirigidos a las comunidades del sector y con participación de la administración distrital. Los dirigentes de la comunidad que participaron en la discusión de este tema, coinciden en que la dirigencia cívica del corregimiento ha cumplido su compromiso de presentar los proyectos que se le exigen para la asignación de recursos y espera que el distrito deje su actitud dilatoria y asuma el cumplimiento de las obligaciones adquiridas en acta pública.

Según concluye Fidian García, al finalizar el siglo XX, lo más destacable de la participación comunitaria en la ciudad, es el reciente surgimiento de la red de veedurías ciudadanas, conformada por un grupo de líderes para adelantar el seguimiento a las denuncias presentadas contra la administración distrital. Este mecanismo de control social, también pretende convocar a la ciudadanía, en los actuales momentos de ingobernabilidad, a trabajar en torno a 7 principios básicos, entre los cuales sobresalen el ejercicio de la administración pública dentro de los principios éticos y morales de honestidad, transparencia, seriedad y decoro y la promoción de una cultura de convivencia y seguridad ciudadanas, que propenda por el respecto a la dignidad individual y colectiva.

49 Líder cívico del corregimiento de Pasacaballos.

IX

Reflexiones finales

En la Cartagena de finales del siglo XX, la ciudad vuelve a constituirse en la preocupación de los individuos, los grupos sociales, los empresarios, los investigadores, los estudiantes, los artistas, los académicos, los intelectuales y las comunidades que representan todos los sectores sociales y económicos, sean éstos públicos o privados. Por ello, como resultado de los conocimientos compartidos en el desarrollo del Taller, se ha querido aportar a Cartagena la capacidad de interpretar su realidad, a partir de la participación y de la reflexión académica.

Teniendo en cuenta que aún quedan muchos temas por abordar, entre los cuales se encuentran los de la vivienda, el suelo urbano, la disposición de residuos, la reforestación, el empleo y el ingreso de la población, el Observatorio del Caribe Colombiano y la Universidad Jorge Tadeo Lozano, Seccional del Caribe, han recogido el consenso de los participantes en el Taller, en el sentido de institucionalizar la realización de este tipo de eventos, para crear espacios multidisciplinarios de análisis, que permitan avanzar en el estudio y conocimiento de la ciudad.

Se considera que el procedimiento mencionado es fundamental para acrecentar el acervo de conocimiento que llevará a la construcción de la ciudad del futuro, la cual contará con mayores niveles de educación y formación; será más organizada y productiva, luchará incansablemente contra la pobreza, la inequidad y las exclusiones y ofrecerá más oportunidades para el desarrollo individual y colectivo. La cultura y el espacio urbanos, se fusionarán para construir ciudad y ciudadanía, en un territorio que ofrecerá alta calidad espacial y se hallará integrado a su entorno regional. Tal como afirmaba el sacerdote Rafael Castillo en el desarrollo del Taller: «Cartagena no es solamente un espacio territorial sino el hombre que la habita en el conjunto de sus relaciones sociales. Cartagena es un lugar del pasado, pero con necesidades del futuro....ayer el sitio de Pablo Morillo, que había que rechazar, hoy el cerco de los desplazados que debemos acoger».[50]

La gran conclusión que identificó a los participantes en el Taller ¿Cómo es Cartagena al final del siglo XX?, fue la relativa a la falta de un proyecto colectivo de ciudad. Por tanto, su construcción es la primera tarea que corresponde impulsar a los cartageneros, como ciudadanos, desde cada uno de los distintos sectores y ámbitos de desempeño. En el proceso de construcción de «la ciudad que queremos», la participación y el consenso se constituyen necesariamente en los elementos claves. Puntualizó el padre Castillo: «Si nos desplazó la violencia, que no nos desplace la indiferencia».[51]

50 Párroco del Barrio Nelson Mandela.

51 Idem.